

CINA: tra contraddizione e innovazione

Diario di viaggio

23 aprile – 10 maggio 2019

di Alessandra Ghisalberti



Figura 1 – Itinerario di viaggio

La missione in Cina (Fig. 1), svolta dalla Prof. Emanuela Casti e da Alessandra Ghisalberti, si colloca nel filone di studi sull'urbanità e la geografia delle reti del DiathesisLab dell'Università degli Studi di Bergamo, volti ad approfondire le dinamiche urbane e i processi territoriali delle aree asiatiche nell'ambito della mondializzazione. Nello specifico, l'obiettivo è stato di verificare sul terreno i processi di urbanizzazione indotti dalla modernizzazione economica e dalla capitalizzazione dei sistemi produttivi che hanno investito la Cina negli ultimi quarant'anni, generando città milionarie dalle inedite configurazioni territoriali e urbanistiche. Infatti, in seguito alla politica di modernizzazione e apertura economica ai Paesi occidentali avviata da Deng Xiaoping dopo la morte di Mao Tse Tung (1976), la Cina ha attivato un rapido e intenso processo di sviluppo territoriale che ha prodotto numerose metropoli milionarie come Shanghai, Pechino e Canton-Guangzhou, oltre all'annessione di Hong Kong. La missione, dunque, dopo aver osservato ciò che resta delle città storiche come Pechino, Pingyao e Xi'an, ha indagato l'impatto della rapida trasformazione territoriale e urbanistica sugli abitanti e la loro mobilità, focalizzando il ruolo degli "iperluoghi".

La missione ha permesso altresì di prendere contatti con i referenti consolari italiani, e specialmente con il Prof. Roberto Pagani, addetto scientifico del Consolato italiano a Shanghai, che si occupa

della sezione Scienza e Tecnologia, così come con i referenti della Xi'an Jiaotong-Liverpool University – un'università internazionale con sede a Suzhou nel Jiangsu, a circa 100 km da Shanghai – che ha attivato un partenariato con l'Università degli Studi di Bergamo, e precisamente con la sinologa Prof.ssa Loredana Cesarino e con l'urbanista Prof.ssa Paola Pellegrini. In ambedue i casi sono state gettate le basi per attivare nuovi scambi inter-universitari di ricerca e di didattica focalizzati sulla Laurea Magistrale in *Geourbanistica*.

Infine, la missione ha consentito di verificare sul terreno i processi territoriali in atto in una delle aree asiatiche che sta affermando la propria centralità economica e leadership nella cooperazione internazionale a scala mondiale, anche mediante la *Belt and Road Initiative*, quale approfondimento per l'insegnamento di *Geografia delle reti* (modulo di *Processi territoriali delle aree asiatiche*) all'interno del curriculum "Lingue e culture orientali" della Laurea Triennale in Lingue e Letterature Straniere Moderne.

23-24 aprile – Viaggio Milano-Parigi-Pechino

Viaggiando con AirFrance, raggiungiamo Pechino dall'aeroporto di Linate con uno scalo a Parigi. Dopo un viaggio di oltre 10 ore, giunte all'aeroporto internazionale di Pechino, la dimensione digitale del Paese si offre subito ai nostri occhi: una grande quantità di persone in fila per espletare le procedure doganali d'ingresso in Cina viene gestita in maniera rapida, ordinata ed efficace tramite scanner automatizzati che registrano i passaporti, rilevano le impronte digitali e fotografano ogni passeggero.

Usciamo dall'aeroporto e ci dirigiamo nel cuore della "Capitale del Nord" (*Bei* = nord, *Jing* = capitale; al contrario della capitale del sud: Nanjin), una città con circa 22 milioni di abitanti. Il traffico dall'aeroporto alla città è molto denso, seppure poco rumoroso visto che la maggior parte delle automobili in autostrada e in città è elettrica. Arriviamo in albergo: siamo nel cuore della capitale, il quartiere *Dongcheng* – come precisano i nostri telefonini non appena connessi al wifi e geolocalizzati –, e precisamente nel Jinyu Hutong. Al nostro arrivo, di prima mattina, una nuvola grigia di smog avvolge il centro di Pechino, impedendoci di vedere l'orizzonte dal diciannovesimo piano del nostro albergo. Sono alcuni giorni che non piove e l'inquinamento si rende percepibile alla vista.

Cambiamo del denaro alla macchinetta automatica del nostro albergo – la tecnologia ha sostituito l'uomo anche in questo! – e usciamo in direzione di Wangfujing Dajie.



Figura 2 – I mall nella via Wangfujing Dajie di Pechino

Si tratta di una delle vie centrali di passaggio pedonale, parzialmente chiusa al traffico, che offre un'immagine molto commerciale della Cina contemporanea: uno dopo l'altro si vedono mall, grandi magazzini, ampi negozi multimarca (Fig. 2) che offrono merce di ogni genere e sono specializzati in prodotti di lusso dei principali marchi esclusivi stranieri, in particolare italiani e francesi.



Ha cominciato a piovere e fa piuttosto freddo (Fig. 3); entriamo in un mall, ma è semideserto, comincerà a riempirsi solo nel tardo pomeriggio.

Figura 3 – La pioggia nella via Wangfujing Dajie di Pechino

Rientrate in albergo dalle finestre scorgiamo un paesaggio urbano completamente diverso: la pioggia ha cancellato ogni traccia del velo grigio di smog che

copriva la città e un susseguirsi infinito di palazzi e grattacieli sventa attorno al nucleo centrale della città, più basso e verde, dove ha sede la Città proibita (Fig. 4).



Figura 4 – Il panorama del centro di Pechino dopo la pioggia

25 aprile – Pechino

Ci dirigiamo a piazza Tienanmen per poi visitare la Città Proibita, nel centro di Pechino. Dalla mappa, la piazza principale della capitale sembra vicina, ma capiamo subito che qui tutte le distanze urbane sono molto ampie.



Figura 5 – L'immagine di Mao all'ingresso della Porta della Pace Celeste

Per accedere a piazza Tienanmen è necessario attraversare un posto di controllo sorvegliato dalla polizia che scansiona il passaporto e fotografa il volto di ogni persona. Ci mettiamo in coda con una grande quantità di cinesi, ma la fila è smaltita rapidamente tramite i controlli digitali e in meno che non si dica ci ritroviamo all'interno della piazza: una



distesa enorme, accessibile solo lateralmente, circondata dal Mausoleo del Presidente Mao a sud, dal Museo Nazionale della Cina a est e dal palazzo dell'Assemblea Nazionale del Popolo, a ovest.

Ci dirigiamo verso la Porta della Pace Celeste, a nord, a cui è affissa l'immagine di Mao (Fig. 5), e ci troviamo in mezzo ad una grande folla.

Figura 6 – La folla all'interno della Città Proibita

La folla è la cifra identificativa della giornata: una fiumana continua di gente

ci accompagna nella visita alla Città Proibita (Fig. 6).

I gruppi di persone in visita sono talmente numerosi che utilizzano cappelli di colori differenti per distinguersi e riconoscersi in mezzo agli altri (Fig. 7).

Figura 7 – Cappelli colorati per distinguersi nella folla



Tutti camminano incessantemente, gli uni dietro gli altri, spesso spintonando gli altri, compatti come collettività unitarie in mezzo alle altre collettività. Ogni collettività, prende in carico gli anziani, i bambini o i disabili, persone che hanno sempre diritto a

sconti, a gratuità o ad accessi prioritari negli ingressi ai siti turistici. Una folla gestita in maniera accorta, ormai del tutto digitalizzata: all'ingresso della Città Proibita non esistono biglietti cartacei, "Passport is your ticket" – ci dicono – in quanto al momento dell'acquisto del biglietto viene registrato esclusivamente il numero del passaporto, senza emettere alcun biglietto. Vengono anche sequestrati gli accendini, che però possono essere recuperati alla fine della visita.



Figura 8 – La folla all'interno della Città Proibita



La Città Proibita è un complesso imperiale noto in tutto il mondo che si estende in un'ampia area del cuore della Capitale (Fig. 8). È composto da numerosi portali di accesso alle aree interne che, seppure ben conservati esternamente, risultano piuttosto spogli. Ogni portale, disvela una parte più nascosta e profonda della Città proibita, delineando un percorso di ascesa spirituale (Fig. 9).

Figura 9 – I portali della Città Proibita

Raggiungiamo l'uscita a nord ed entriamo nel Parco Jingshan alle sue spalle, pieno di magnolie in fiore, che dalla cima della "Collina di carbone", creata con la terra proveniente dagli scavi del fossato attorno alla Città proibita, offre una vista sui tetti rossi di tale sito storico consentendo altresì di percepire dall'alto l'estensione dell'intera capitale. Da qui è ben visibile il contrasto tra i colori verde e rosso della Città proibita, dall'altezza ridotta, e i colori grigio-acciaio-vetro dei grattacieli che la attorniano.

Camminiamo verso nord-ovest e raggiungiamo il Parco Beihai, un giardino imperiale che possiede un luogo di culto buddhista sulla cima di un'altura, ai piedi del quale si estende il Beihai, ovvero il mare (=hai) del nord (=bei), un vasto lago urbano localizzato a nord della Città proibita. Il sito è tranquillo e rilassante, oltre a costituire un polmone verde nel cuore della trafficata Pechino.

26 aprile – La Grande Muraglia Cinese

Di prima mattina raggiungiamo la Grande Muraglia in taxi, una moderna macchina elettrica, dotata di due telecamere, che registrano in tempo reale il fronte e il retro dell'auto visualizzandoli in contemporanea nello specchietto retrovisore



(Fig. 10) in modo che l'autista abbia sempre sott'occhio ciò che succede, e di due smartphone, uno dei quali consente al tassista di comunicare con noi tramite un'app di traduzione simultanea, visto che non parla inglese.

Figura 10 – Video fronte e retro dell'auto nello specchietto retrovisore

Il percorso verso nord ci mostra un territorio urbano della capitale molto esteso, con fitti palazzi e numerosi grattacieli, cui fa seguito un tratto rurale in una campagna agricola

meccanizzata e, in parte, costellata da siti industriali.



Nella visita alla Grande Muraglia (Fig. 11), abbiamo optato per il tratto di Mutianyu, ad una settantina di chilometri a nord di Pechino, che pare sia meno affollato rispetto a quello di Badaling, anch'esso raggiungibile mediante un'escursione giornaliera da Pechino.

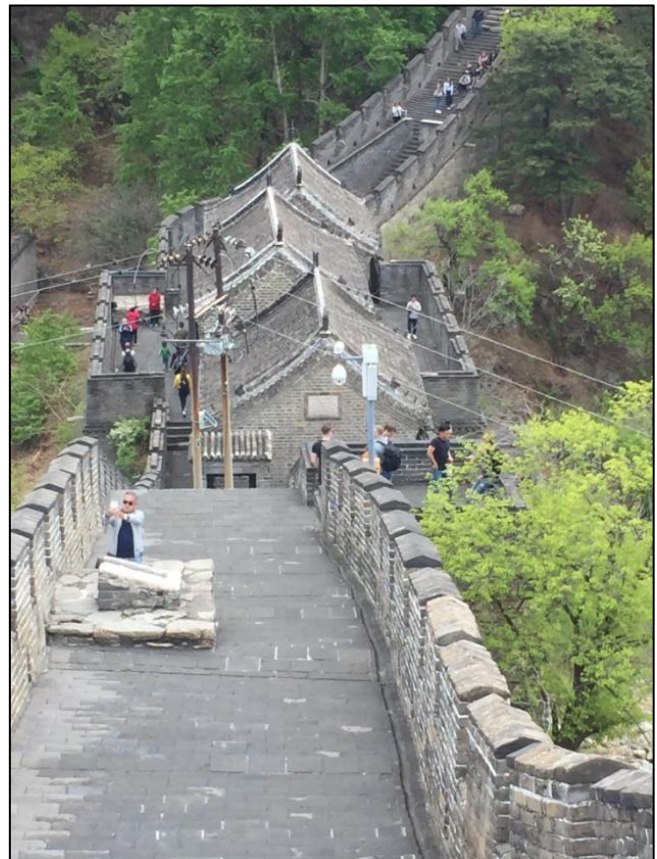
Figura 11 – La Grande Muraglia Cinese

Seppure questo sito sia stato completamente ricostruito dopo il comunismo per diventare un luogo turistico nazionale e internazionale e dunque non possieda un vero pregio materiale (Fig. 12), il suo significato simbolico è innegabile. Si tratta di un luogo iconema dell'unitarietà della Cina, che fu costruito per definirne storicamente l'estensione e ripararne il territorio dall'incursione delle popolazioni esterne del nord. La Grande muraglia, dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1987, costituisce ancora oggi un elemento identitario

esibito all'interno del Paese, ma viene anche richiamato dai migranti cinesi della diaspora nella denominazione e nelle insegne dei numerosi ristoranti ed esercizi commerciali delle Chinatown distribuite nel mondo.

Figura 12 – Un particolare del tratto di Mitianyu della Grande Muraglia Cinese

Qui tuttavia, si percepisce che tutto è organizzato in maniera efficiente per rispondere ai bisogni dei turisti: a qualche chilometro dalla muraglia è stato creato un parcheggio multipiano interrato e un bus-navetta pubblico accompagna i turisti all'ingresso degli impianti di risalita; sono presenti una funivia e una seggiovia, mentre è possibile scendere attraverso un impianto di slittini *toboga*; in prossimità del grande parcheggio, oltre alla biglietteria, sono presenti bagni pubblici, piccoli ristoranti e numerosi negozietti di gadget turistici cinesi con venditori che prendono d'assalto i passanti.



Al rientro, giungiamo alle porte di Pechino, ma il traffico su strada è praticamente paralizzato. Oggi è il primo giorno del secondo *Belt and Road Forum for International Cooperation* ed è previsto



l'arrivo di numerosi Capi di Stato mondiali che rende la città inaccessibile, tanto che siamo costrette a percorrere a piedi l'ultimo tratto di strada per rientrare in albergo. Le strade sono tappezzate di pannelli promozionali dell'evento che durerà tre giorni (Fig. 13). Si tratta di una manifestazione sulla quale si focalizzano i principali osservatori mediatici cinesi e internazionali: se i primi rimarcano la cooperazione allo sviluppo promossa da questa impresa economica cinese a scala mondiale; i secondi sottolineano l'influenza politica che tale operazione determina mettendone in luce la pericolosità negli equilibri geopolitici mondiali.

Figura 13 – Pannelli promozionali del Second Belt and Road Forum for International Cooperation a Pechino

La riflessione sulla duplice interpretazione della *Belt and Road Initiative* e sul ruolo politico-economico della Cina a scala mondiale è oggetto anche di approfondimenti giornalistici visibili nelle emittenti cinesi in questi giorni che, in inglese, analizzano criticamente i termini utilizzati dalle principali testate internazionali.

Nel tardo pomeriggio incontriamo Andrea Cavazzuti, un documentarista italiano che vive in Cina dai primi anni Ottanta e ha attraversato questi decenni di vertiginosa trasformazione territoriale del Paese. Ci offre uno spaccato della sua quotidianità lavorativa e familiare e mette in luce gli aspetti meno evidenti dell'impatto che tale trasformazione sta creando sulla vita dei cinesi: dallo sradicamento territoriale dato dalla rivoluzione culturale, alla recente propensione ad inseguire il denaro. Ci parla del cambiamento in atto nel settore manifatturiero: da un prodotto a basso prezzo a una manifattura di qualità fondata su attività digitalizzate. Il telelavoro sembra la risposta per reimpiegare la manodopera dequalificata che, fatta ritornare nelle aree rurali da dove proveniva, viene utilizzata per il monitoraggio fotografico e le attività a supporto dell'intelligenza artificiale nelle imprese costiere che stanno sviluppando il settore digitale. L'incontro è illuminante, decidiamo di rivederci prima di partire da Pechino.

27 aprile – Pechino

Utilizziamo la giornata piovosa per esplorare i mall di Pechino. Andiamo alla stazione metropolitana più vicina; disorientate, individuiamo il nostro percorso e acquistiamo un biglietto, o meglio un rigido cartoncino che dovremo restituire all'uscita: qui tutto è digitalizzato e gli sprechi di carta stampata sono ridotti al minimo. Ogni cinese possiede uno *smartphone* attraverso il quale esegue in maniera digitale le proprie attività quotidiane: fa compere senza contanti, trova luoghi da



raggiungere, verifica il traffico in tempo reale, comunica con altre persone, ordina acquisti on line, sceglie menù di ogni tipo che i fattorini – di cui le città fanno largo impiego (Fig. 14), è uno dei lavori che si sta maggiormente diffondendo – recapitano in breve tempo.

Figura 14 – Fattorini pronti per le consegne di cibo a domicilio

Anche quando chiediamo informazioni a passanti, tassisti o negozianti la comunicazione avviene



tramite *smartphone* sia mediante l'app Intepreter, che consente di scrivere o parlare in una lingua e ottenere una traduzione simultanea scritta o orale in qualsiasi altra lingua, sia mediante l'uso di Bing Maps o di altri sistemi cartografici per orientarsi. Lo *smartphone* è diffusissimo, tenuto in mano per le strade, nelle sale d'attesa, in metropolitana, ovunque. I vagoni sono pieni di passeggeri che interagiscono con il proprio cellulare, mentre ogni tipo di pubblicità viene proiettato sulle pareti delle gallerie e osservato attraverso i finestrini della metropolitana (Fig. 15).

Figura 15 – Passeggeri con lo smartphone in mano e la pubblicità proiettata nelle pareti dei tunnel della metropolitana

Visitiamo il China World Mall che si trova nell'area orientale della capitale, nel distretto finanziario centrale di Pechino denominato Chaoyang. Si tratta di una vera e propria città per il commercio del lusso, sviluppata su un'area molto ampia che comprende

alberghi, uffici, spazi commerciali e appartamenti elitari. Tutto è pensato per una clientela ricca: è tutto estremamente pulito, ordinato, con ampi spazi, aree ricreative per i bambini e anche una pista di pattinaggio sul ghiaccio (Fig. 16).

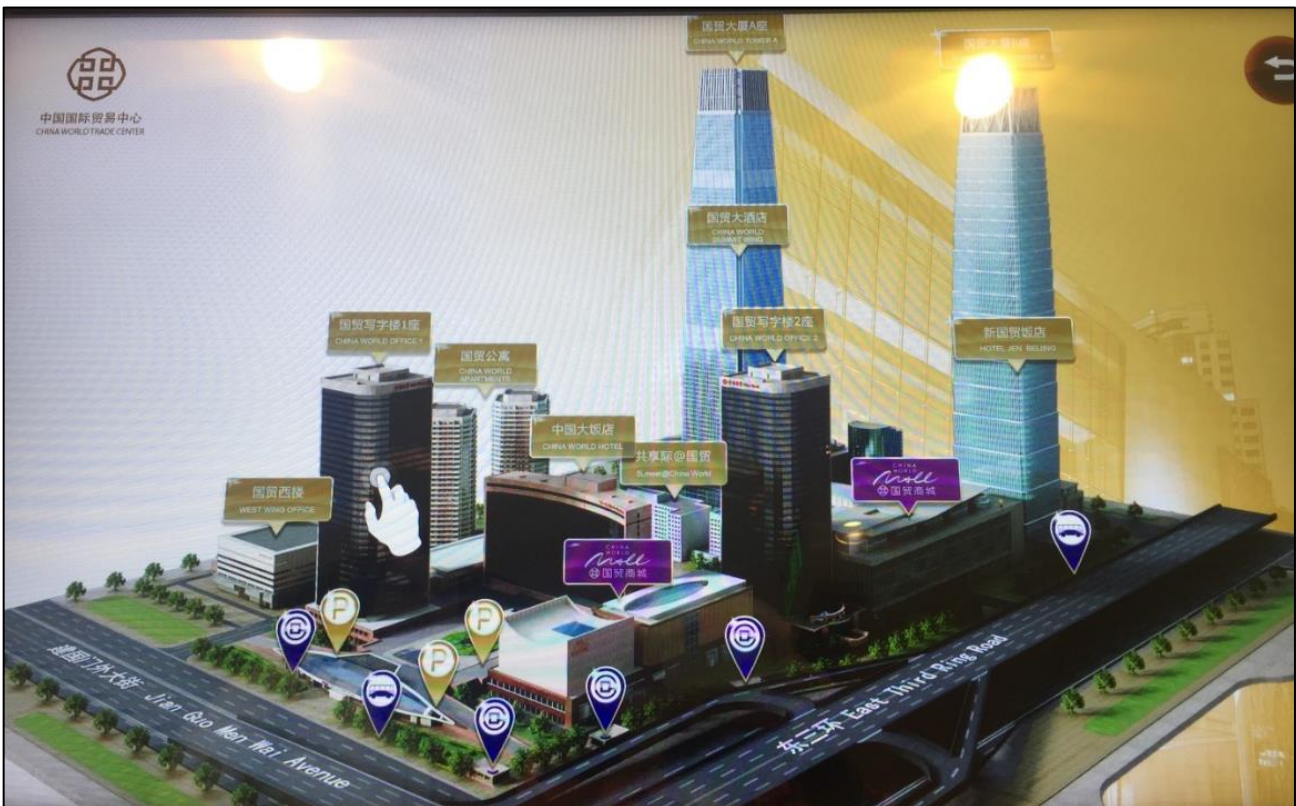
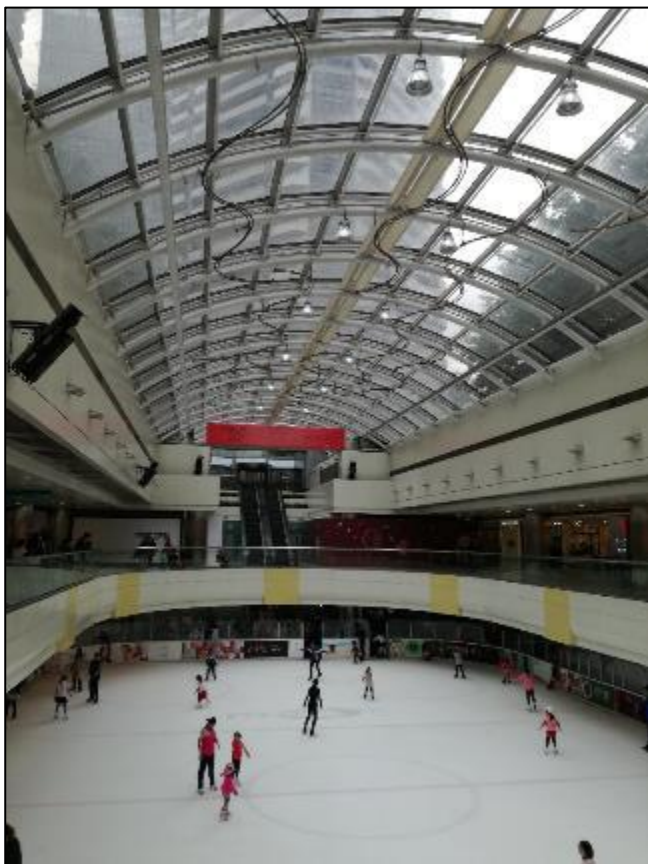


Figura 16 – Il China World Mall di Pechino

Sono presenti due modernissimi grattacieli, con ascensore che consentono a chiunque di raggiungere nel giro di un minuto le aree a funzione ristorativa – sempre di lusso – localizzate all'ottantesimo piano. All'interno di quest'area commerciale così estesa, poco frequentata e

incentrata su prodotti esclusivi, l'idea di iperluogo sembra messa in discussione. Innanzitutto le dimensioni e l'articolazione degli spazi non sono quelli di un centro commerciale o di un grande magazzino, ma piuttosto di una vera e propria "città del commercio", una città costituita da più



edifici collegati tra loro che si estende nel cuore della capitale cinese e si articola in diverse funzioni: da quella commerciale a quella ricreativa (spazio giochi per bambini, pista di pattinaggio: Fig. 17) a quella residenziale (appartamenti di lusso) o ricettiva (alberghi a 5 stelle). Seppure questo spazio commerciale sia aperto a chiunque, tutte le sue funzioni sono pensate per un unico target elitario e selezionato di clienti.

Figura 17 – La pista di pattinaggio nel China World Mall a Pechino

Il passaggio da un piano all'altro è disorientante. La temperatura, la luce, l'isolamento dell'aria creano un ambiente protetto anche dall'inquinamento. La scarsa densità dei visitatori insieme ad un leggero sottofondo musicale e al profumo diffuso nei corridoi, rendono particolarmente gradevole passeggiare all'interno. Tuttavia, questo spazio commerciale complessifica il concetto di iperluogo: la "densità" degli abitanti può non

essere presente in un iperluogo? E, ancora, la "diversità" degli abitanti può essere esclusa – poiché il target individuato nell'offerta commerciale è elitario – all'interno di un iperluogo?

28 aprile – Pingyao

Lasciamo Pechino per raggiungere Pingyao con un treno veloce (un treno proiettile di categoria "G") dalla stazione di Beijing-xi, la stazione ovest della capitale (Fig. 18) che è organizzata come un aeroporto.



Figura 18 – La stazione ovest di Pechino

L'ingresso è consentito solo a coloro che possiedono un biglietto del treno, riportante il numero di passaporto o di carta d'identità di ogni passeggero. I controlli sono digitali per la registrazione dei documenti personali che, oltre ad impedire la formazione di code, monitorano ogni individuo mediante un rigoroso sistema di controllo. L'impressione è di uno Stato che riesce a garantire

l'ordine e l'accessibilità ai servizi pubblici anche in presenza di numeri molto alti di individui senza far percepire uno stato di polizia. La stazione è affollatissima, ma pulitissima: si vedono addetti alle pulizie dell'interno e dell'esterno del treno, così come degli spazi d'attesa.

Il percorso verso Pingyao si snoda tra aree rurali e montane delle regioni sud-occidentali di Pechino – alcune anche innevate! – mostrando un paesaggio di agricoltura meccanizzata inframmezzata da industrie con alte ciminiere e piccoli insediamenti. Ciò che colpisce profondamente lungo tutto il percorso è lo spesso velo grigio di polveri sottili che copre il paesaggio rendendolo scuro e cupo e palesando una realtà extra-urbana patologica sotto il profilo ambientale: il tema dell'inquinamento dell'aria nelle regioni settentrionali della Cina è richiamato anche dal *China Daily* in questi giorni con un paio di articoli che rendono conto di ispezioni governative sull'emissione di CO2 delle attività industriali e di multe a quanti non rispettano adeguati parametri ambientali. L'urgenza e la gravità della questione ambientale in Cina si rendono palesi

Cambiamo treno veloce in una stazione di Taiyuan – cittadina di oltre 4 milioni e mezzo di abitanti, capoluogo della provincia dello Shanxi – e anche qui emerge un'organizzazione del polo di trasporto su rotaia simile a quella di un aeroporto: ingresso controllato, grande quantità di passeggeri, ma ordine, polizia ed efficienza garantiti sia nelle sale d'attesa che lungo i binari, che possono essere raggiunti esclusivamente dai relativi passeggeri e solo all'arrivo dei treni.

Arriviamo a Pingyao, una cittadina di oltre mezzo milione di abitanti nella provincia dello Shanxi, localizzata a circa 700 km da Pechino e un'ottantina da Taiyuan, che possiede una città storica diventata Patrimonio dell'Umanità UNESCO nel 1997 e resa famosa dal film *Lanterne rosse* del regista cinese Zhang Yimou. La città ha acquisito notorietà negli ultimi vent'anni diventando una meta molto frequentata, soprattutto per il turismo interno alla Cina: quest'ultimo si concentra nell'area storica della città fortificata che, salvatasi dal comunismo, è stata interamente restaurata all'inizio degli anni Ottanta. Pingyao possiede una pianta quadrangolare cinta da mura, anch'esse ricostruite, e ha quattro ingressi in corrispondenza dei punti cardinali dai quali partono le principali strade: Bei daje diretta verso nord, Nan daje verso sud, Dong daje verso est e Xi daje verso ovest. La presenza di turisti occidentali è limitata; tuttavia le strade sono affollate di turisti cinesi che



passano tra negozietti di prodotti locali e ristorantini (Fig. 19) con le tradizionali lanterne rosse, alternandosi ai cortili interni dei siti storici come la prima “banca” cinese o il tempio di Confucio.

Figura 19 – La Torre di Pingyao

Che la Cina negli ultimi decenni sia stata sottoposta ad un intenso cambiamento sociale ci viene confermato oltre che dai nostri interlocutori anche dai segni di ricchezza evidente proprio a Pingyao nell'organizzazione di

una festa di compleanno all'interno di un lussuoso albergo locale, da parte di una famiglia originaria della cittadina ma trasferitasi a Taiyuan.

29 aprile – Xi'an

Mediante un treno veloce raggiungiamo la città di Xi'an, capoluogo della provincia dello Shaanxi con circa 8 milioni e mezzo di abitanti, che in passato fu la culla della cultura *han* e un punto di

partenza della Via della Seta, da cui è possibile raggiungere il noto sito storico del mausoleo di Qin Shi Huangdi con l'esercito dei guerrieri di terracotta.



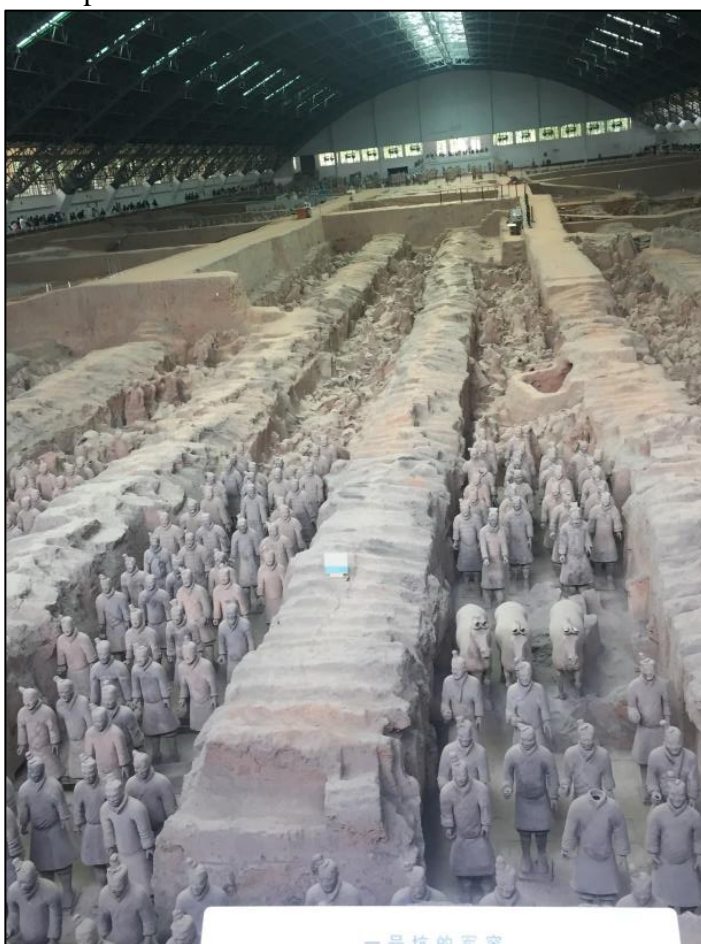
Anche durante questo tratto di viaggio in treno uno strato grigio copre completamente il cielo con un inquinamento dell'aria che rende invisibile l'orizzonte. Ancora una volta l'inquinamento si mostra ai nostri occhi come un problema ineludibile che la Cina deve affrontare sia nelle grandi aree urbane dove il traffico è ormai molto congestionato, sia nelle aree periferiche dove la presenza di fabbriche con alte ciminiere si alterna all'agricoltura intensiva e altamente specializzata, creando un strato grigio che copre il cielo. L'inquinamento vela di grigio l'intero territorio extra-urbano, sia esso a funzione produttiva, di tipo industriale o agricola, o a funzione residenziale all'interno di centri abitati di piccole dimensioni con piccoli edifici bassi.

Figura 20 – L'esercito di terracotta di Xi'an

Arrivate a Xi'an ci dirigiamo verso il principale sito storico per visitare l'esercito di terracotta all'interno del

mausoleo di Qin Shi Huangdi, l'imperatore che nel III secolo a.C. per la prima volta unificò gran parte dei territori della Cina (Fig. 20). Si tratta di un ritrovamento noto in tutto il mondo e divenuto Patrimonio dell'Umanità UNESCO nel 1987, che ha fatto emergere migliaia di guerrieri modellati con la terracotta in dimensione reale, alcuni insieme ai loro cavalli (Fig. 21).

Figura 21 – I guerrieri in dimensione reale, insieme ai loro cavalli



Il sito è vasto e unico per la quantità di guerrieri di terracotta a dimensione umana riprodotti, il realismo di ogni statua e la loro diversificazione nei volti, nelle espressioni e nelle fattezze fisiche oltre che nell'abbigliamento. Tale ricchezza espressiva è il segno dell'alto livello di capacità artigianale oltre che di qualità artistica nella loro realizzazione, visto che era necessario cuocere la terracotta direttamente nella tomba mediante un complicato ed ingegnoso sistema di forni.

Ciò ha richiesto inoltre un grande investimento voluto dall'imperatore Qin per affermare simbolicamente e materialmente il proprio potere nell'Aldilà come colui che aveva riunito tutti i popoli tribali della Cina di allora.

Anche per accedere al sito archeologico vengono eseguiti meticolosi controlli anche con la fotografia digitale di ciascun visitatore, pur senza formare code né rallentare gli accessi. I turisti sono numerosissimi, prevalentemente cinesi. Alla fine della visita, l'uscita dal sito prevede il passaggio dei visitatori lungo un tragitto commerciale che si snoda tra numerosi chioschetti gastronomici e bancarelle di gadget turistici, al termine dei quali si giunge ad un parcheggio gremito di taxi pronti a riaccompagnare i turisti in città.



Al rientro attraversiamo l'area extra-urbana che conduce a Xi'an. "È una città piccola", dice il nostro tassista; sì, piccola rispetto alle città cinesi... L'area periferica di Xi'an è costellata di numerosi gruppi di grattacieli altissimi, che delineano un denso paesaggio urbano a funzione residenziale esteso a perdita d'occhio.

Figura 22 – La Torre della campana di Xi'an

Al centro di Xi'an, si trova l'antica Torre della Campana (Fig. 22) quale traccia della tradizionale

pianta quadrangolare delle città cinesi, cinte da mura e provviste di quattro ingressi in corrispondenza dei punti cardinali, a partire dalla quale si intersecano le quattro vie principali interne.

Figura 23 – Il quartiere musulmano Beiyuanmen di Xi'an

La torre è attorniata da moderni



edifici, alberghi e mall, di sera illuminati da luci, insegne intermittenti e file di auto per le strade, oltre che da tanta gente sui marciapiedi.

Ci dirigiamo verso la Torre del Tamburo, alle cui spalle raggiungiamo le strette viuzze del quartiere musulmano di Beiyuanmen (Fig. 23).

Figura 24 – Il minareto della Grande Moschea di Xi'an nel quartiere Beiyuanmen

Si tratta dell'area di insediamento storico di una minoranza musulmana cinese, oggi diventata una brulicante area

commerciale all'aperto gremita di persone che lungo due principali strade attorniate da negozi di alimentari comprano cibo, frutta, *noodles* e ogni specialità della cucina cinese proposti da donne cinesi con il capo avvolto dal velo islamico. Entriamo nella Grane Moschea, composta da edifici di legno distribuiti all'interno di uno spazio quadrangolare cinto da mura con portali che si susseguono fino a giungere al minareto (Fig. 24) e, più avanti, all'ampia sala di preghiera con tappeti per la genuflessione: il tutto basato su una forma architettonica tradizionale cinese, con edifici a forma di pagoda e tetti in legno.

30 aprile – Canton (Guangzhou)

Oggi voliamo dall'aeroporto internazionale di Xi'an a quello di Canton, la città milionaria sul delta del Fiume delle Perle, chiamata Guangzhou in cinese.

Man mano che passano i giorni, il viaggio sta facendo emergere, uno alla volta, i concetti cruciali della geografia della mondializzazione. Innanzitutto il “**territorio in rete**” che ha sancito il superamento di quello areale, basato sulla delimitazione del territorio nazionale mediante confini ben precisi, delineati storicamente in Cina dalla Grande muraglia. Qui il grande investimento sulle infrastrutture della mobilità ha creato rapidi collegamenti tra i differenti contesti locali, rendendo strettamente connessi luoghi molto lontani in termini chilometrici e creando una rete tra moltissime città della Cina. Tuttavia, come mostra la Fig. 25, la rete della mobilità ferroviaria privilegia i territori orientali del Paese, creando una cesura all'incirca lungo il meridiano che attraversa Chengdu, città capoluogo della provincia sud-occidentale di Sichuan.

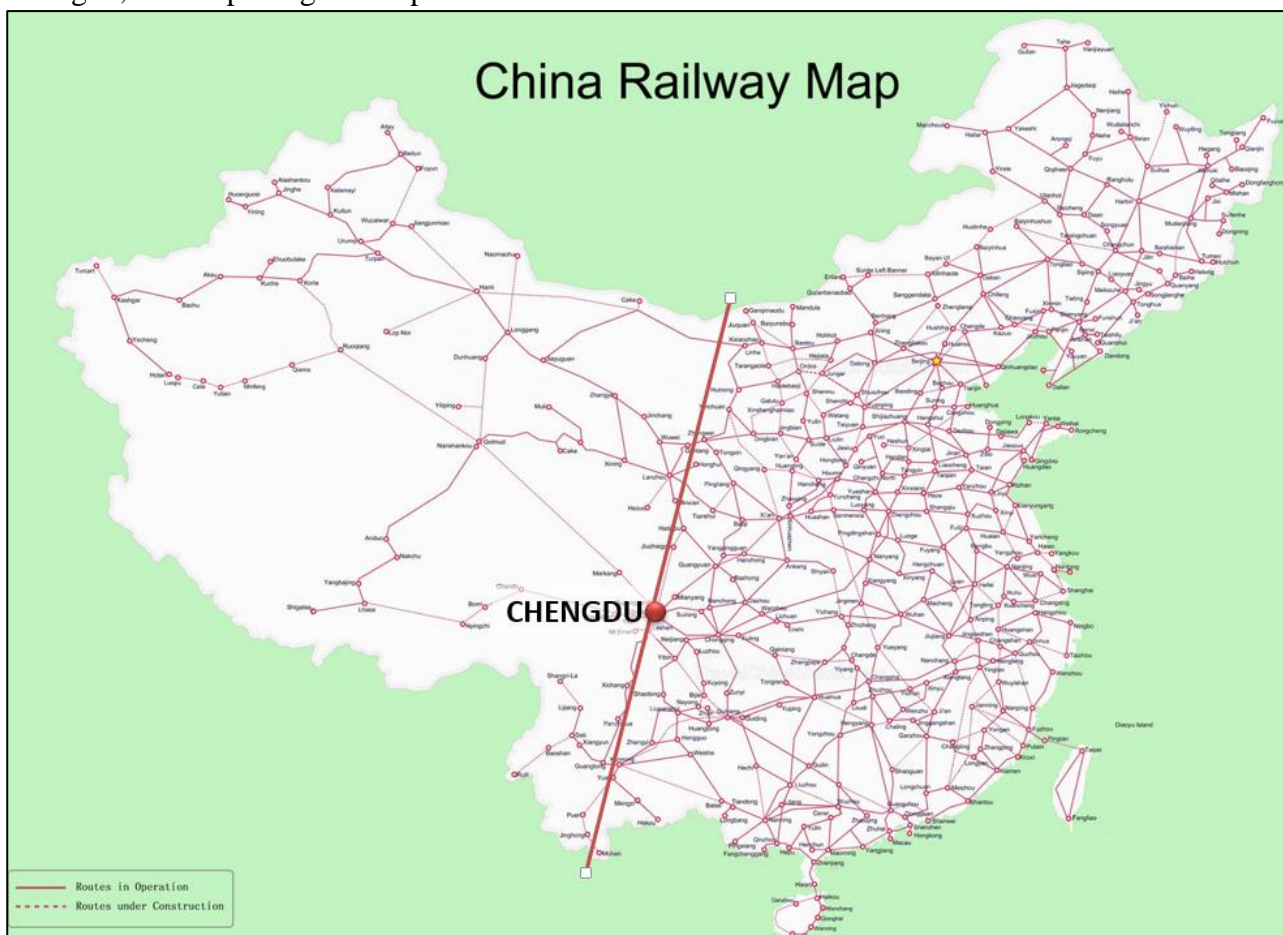


Figura 25 – La rete ferroviaria cinese

Fonte: <https://www.travelchinaguide.com/images/map/railway.jpg>; la mappa è consultabile in alta definizione a tale link

La connessione ferroviaria fitta giunge ad est fino alle coste del Mar Cinese e, viceversa, esclude ampie parti del territorio occidentale che di conseguenza risultano meno accessibili seppure nuovi tratti ferroviari siano in corso di costruzione.

L'altro importante elemento della mondializzazione sono le **città** che qui sconvolgono per le loro dimensioni soprattutto nelle aree residenziali, che fanno percepire l'enorme massa di persone dalla loro articolazione, estensione e struttura abitativa: per esempio, la densità abitativa dei gruppi di grattacieli che individuano multipolarità, ma costellano anche ampi spazi delle città milionarie (Fig. 26). Sono territori perlopiù costruiti negli ultimi dieci anni e che, nella maggior parte dei casi, sono ancora in corso di espansione: le gru dei grattacieli in costruzione svettano nel classico paesaggio urbano cinese contemporaneo.



Figura 26 – Un gruppo di grattacieli costruiti e in costruzione

Si capisce la complessità e l'articolazione funzionale di ciò che si definisce irreflessibilmente “città verticale”: gruppi di 10-15 ma anche 20 grattacieli da 30 ma anche 40 o 50 piani, densamente edificati nelle aree periurbane a funzione residenziale, che non lasciano spazio al verde individuale, privato. Gli spazi verdi si trovano tra questi gruppi di edifici ed hanno funzione pubblica o collettiva. I grattacieli sono perlopiù molto recenti, risalgono al massimo ad una decina di anni fa, un periodo nel quale molte città orientali e della costa hanno visto la propria popolazione crescere rapidamente, con immigrati provenienti dalle aree limitrofe e della zone rurali. Un modello di città lontano dalla “City” occidentale, che vede i grattacieli localizzati nel cuore della città per i settori del terziario avanzato o quaternario.

E, rispetto alla popolazione, un elemento da tenere in considerazione sono le **migrazioni interne** alla Cina stessa. Infatti, ancor oggi al cinese è interdetto lo spostamento dal proprio luogo di nascita in quanto la residenza e quella dei nuclei familiari si riferisce ad uno status che distingue la popolazione cinese rurale da quella urbana. Tale suddivisione venne imposta dallo Stato maoista per controllare gli spostamenti della popolazione ed evitare un eccessivo inurbamento: tuttora, per un migrante è difficile il cambio di *hukou*, da rurale ad urbano. Nell'ultimo mezzo secolo, il sistema *hukou* (=registrazione di residenza) ha privilegiato la popolazione urbana con condizioni salariali favorevoli e sistemi di welfare negati ai residenti delle aree rurali, contribuendo ad aumentare il gap tra questi due mondi. Le riforme, basate su incentivi statali, promosse da Deng Xiaoping a partire dal 1978, hanno attratto forti investimenti nelle grandi città costiere che hanno prodotto l'attuale sviluppo urbano avvalendosi di manodopera proveniente dalle campagne. Si tratta di migranti sprovvisti dello statuto di *hukou* “urbana” che, di conseguenza, sono privati dei diritti nell'accesso alle strutture sanitarie e scolastiche o al sistema abitativo.

Infine, l'ultima evidenza riguarda l'“**ambiente**” e in particolare l'inquinamento: il paesaggio urbano ed extra-urbano esibiscono un inquinamento dell'aria senza controllo dato dalla densità delle pratiche antropiche produttive, industriali e agricole. Gli interventi di contenimento, quali

l'elettrificazione delle auto, il controllo delle emissioni e l'educazione ambientale sono priorità del Governo cinese ma per ora sembrano non produrre significativi cambiamenti di rotta. Anche se le pratiche individuali nei contesti urbani mostrano di aver attecchito e si nota un'attenzione al contenimento dello spreco per esempio, avendo quasi del tutto eliminato i biglietti e l'emissione di scontrini per l'acquisto di prodotti, o emettendo esclusivamente biglietti riutilizzabili, che devono essere restituiti all'uscita, come nelle metropolitane di Pechino, Canton o Hong Kong; o, ancora, l'uso delle bottiglie riutilizzabile, per l'acqua e gli infusi caldi che ogni cinese porta con sé e che può essere riempita in ogni area pubblica mediante distributori di acqua calda o fredda a libero accesso.



Figura 27 – Il paesaggio extra-urbano di Guangzhou che fa percepire l'inquinamento dell'aria

Finalmente arriviamo all'aeroporto di Canton. Il nostro volo China Southern Airlines è in ritardo, arriviamo in albergo solo di sera. La città si trova in una fascia tropicale e, uscite dall'aeroporto, percepiamo immediatamente il cambiamento climatico: siamo passati da un'area

arida e fresca dell'interno settentrionale, ad una regione meridionale costiera con clima monsonico umido. La vegetazione è rigogliosa e verdeggiante, lo vediamo anche lungo il tragitto verso l'albergo: Canton è una città molto estesa, con un'alta densità di enormi palazzi, una vera e propria selva di grattacieli lungo tutta la fascia periurbana e all'interno del territorio urbano. La provincia meridionale costiera del Guangdong fu la base di approdo della Via della Seta marittima. E' qui, infatti, e precisamente a Macao che per primi nel XVI secolo i Portoghesi fondarono il porto per gli scambi tra Europa e Asia. Tale regione, a metà del XX secolo, divenne la culla della rivoluzione comunista per poi, negli anni Ottanta, aprirsi al capitalismo mediante la politica della "porta aperta" di Deng Xiaoping e costituire oggi uno dei principali centri economici del Paese.



Figura 28 – L'area della stazione est di Canton

Canton è il capoluogo e possiede circa 13 milioni di abitanti. Alloggiamo in prossimità della Stazione Est di Guangzhou, un'area attornata da grattacieli, brulicante di gente, di autobus, di automobili che creano un flusso continuo di persone e mezzi di trasporto (Fig. 28). Qui le auto elettriche sembrano meno diffuse che a Pechino, seppure, come nelle altre aree cinesi visitate, le auto utilitarie siano quasi del tutto assenti.



Ci dirigiamo a sud della stazione, fino al grattacielo del CITIC Plaza International, e tra le numerose luci degli altissimi edifici vediamo un gruppo di persone di varie età intente a fare ginnastica in una piazza alle spalle della stazione (Fig. 29).

Avevamo visto alcune persone ballare insieme in Wangfujing Dajie, a Pechino; ne troveremo ancora in altre città nel corso del viaggio che occupano il poco tempo libero dal lavoro (in media sopra le 10-11 ore al giorno) per far ginnastica, ballare e praticare tai chi, insieme, negli spazi pubblici.

Figura 29 – Persone che fanno ginnastica alla stazione est di Canton

1 maggio – Canton (Guangzhou)

Usciamo presto per raggiungere l'area meridionale della città che si affaccia sul Fiume delle Perle attraversando la lunga area verde e attrezzata con attività ludiche che attraversa il centro. Per rendersi conto della sua lunghezza basti pensare che per arrivare all'Opera House di Guangzhou dal nostro albergo che è situato a nord di tale centro, vi sono diverse fermate di metropolitana. Vista l'estensione delle città cinesi, sappiamo che dovremo camminare a lungo. Superato il grattacielo CITIC, raggiungiamo un grande centro sportivo, il Tianhe Sports Centre: in mezzo si trova lo stadio di Guangzhou e tutt'attorno percorsi di jogging, tavoli da ping pong (Fig. 30), attrezzature sportive, aree ricreative e spazi-gioco per bambini.

Figura 30 – Il Tianhe Sports Centre

Guangzhou è una metropoli dove il benessere sembra garantito a tutti, non vediamo indigenti né segni di devianza sociale per strada. Scambiamo qualche commento con una giovane cinese che parla inglese e precisa con fierezza che l'economia cinese corre talmente veloce da essere diventata la seconda a livello generale, dopo gli Stati Uniti, ma di aver superato quest'ultimi in alcuni campi come per la digitalizzazione delle



transazioni: in Cina il denaro contante e le carte di credito “all’antica” stanno scomparendo sostituiti da smartphone dotati di app o collegati attraverso WeChat. Ancora una volta la tecnologia mostra il volto di una Cina accessibile, funzionante, che proprio grazie all’effetto abilitante degli strumenti digitali gestisce con efficienza la sua alta densità demografica.

Osserviamo la cura e la diffusione del verde in città: ogni linea divisoria delle ampie strade di



Guangzhou è decorata con fiori e piante. L’elemento verde non è solo urbano ma abbiamo notato è stata una costante di tutto il viaggio lungo tutti i percorsi stradali e ferroviari

Procedendo a sud del centro sportivo troviamo una grande piazza con bambini che giocano con gli aquiloni (Fig. 31).

Figura 31 – Bambini che giocano con gli aquiloni in piazza Sports Centre South

Questa intera area sportiva e ricreativa si sviluppa sopra un vasto centro commerciale sotterraneo, il Fashion Tianhe Plaza, che

riproduce un antico quartiere urbano. Se a Pechino la forma del centro somigliava a quello della “città del commercio di lusso” all’interno della città, qui lo spazio commerciale sotterraneo riproduce una città storica che, oltre ad aumentare la realtà, diversifica le mercanzie, anch’esse in stile d’inizio Novecento (Fig. 32).



Figura 32 – Interno del Fashion Tianhe Plaza

Un trenino su rotaie d’inizio Novecento attraversa una finta cittadina storica del commercio, dove sono state ricreate stradine e marciapiedi con finti ciottoli, vengono riprodotte attività artigianali

tradizionali, finti bracieri e una vecchia cabina del telefono. All'interno del Fashion Tianhe Plaza è presente anche un palazzetto del ghiaccio dove i bambini, indossati guanti e giubbotti antivento forniti dalla struttura, possono giocare tirandosi palle di neve artificiale. Lungo le viuzze della città novecentesca tutti prodotti proposti sia di abbigliamento che alimentari sono tradizionali, creando un finto stile *vintage*, evidentemente ricostruito.

Continuiamo il nostro percorso in direzione del modernissimo quartiere Zhujiang New Town, che si estende lungo la principale direttrice urbana fino al Fiume delle Perle: la città, in superficie, prospetta altissimi grattacieli di oltre 70 piani, al centro dei quali si trova una vasta area verde, il Zhujiang Park, che costituisce un'oasi per le attività sportive e ricreative all'aria aperta, molto ordinata e pulita; nel sottosuolo, presenta un susseguirsi di attività commerciali all'interno del vastissimo Mall of the World che alterna prodotti di lusso dei principali marchi internazionali ad



aree gastronomiche delle maggiori catene mondiali. Oggi è il primo maggio, la festa del lavoro, e proprio il Mall of the World mostra la coesistenza di simboli del comunismo e del capitalismo (Fig. 33) a scala mondiale: i loghi di Burger King e McDonald's sovrastati da striscioni rossi con la falce e il martello.

Figura 33 – Simboli del comunismo e del capitalismo nel Mall of the World di Canton

La Cina del post-maoismo, infatti, ha trovato il modo di far coesistere

l'ideologia comunista, mediante un regime che vigila con rigore gli individui mediante rilevazioni digitali, con quella capitalistica esibita con modelli commerciali mondializzati. La commistione tra simboli che per decenni sono stati antagonisti a livello mondiale e incompatibili all'interno del Paese, negli ultimi trent'anni si è concretizzata in un modello ibrido di "socialismo di mercato", in cui settori privati e pubblici sono stati gemellati e promossi dalla riforma di Deng Xiaoping.

Figura 34 – Il Teatro dell'Opera di Canton

Arriviamo al Teatro dell'Opera di Guangzhou che è stato progettato da Zaha Hadid, la famosa architetta di origine irachena emigrata nel Regno Unito. Si tratta di una stravagante costruzione (Fig. 34), nella quale le sale dell'audizione e quelle delle attività collaterali si intrecciano in un open space.





La struttura architettonica curvilinea, esternamente dà un'idea di leggerezza dell'edificio e internamente garantisce un'acustica straordinaria. Lo visitiamo durante lo svolgimento di alcune prove e, oltre ad apprezzarne la sinuosità resa mediante l'accostamento di pannelli triangolari di vetro (Fig. 35), possiamo percepirne l'ottimo effetto acustico.

Figura 35 – Pannelli triangolari di vetro del Teatro dell'Opera di Canton

Giungiamo, infine, al Fiume delle Perle prima di imbatterci in una moderna arena per manifestazioni pubbliche (Fig. 36) costruita dentro il suo alveo mentre in lontananza, svetta l'altissimo grattacielo della televisione di Stato.



Figura 36 – Arena per manifestazioni pubbliche nell'alveo del Fiume delle Perle

Prendiamo, poi, la metropolitana e raggiungiamo l'area di Huangsha a sud-ovest della città, vicino all'isola di Shamian, il cuore della "concessione" di Canton sul Fiume delle Perle, quartiere coloniale ben conservato di cui è possibile ammirare la grandiosità ed immaginare la potenza passata (Fig. 37).



Figura 37 – Shaman Daje quartiere coloniale di Canton

La sua storia è complessa, si intreccia con la guerra dell'oppio e le potenze europee che si sono spartite la città: sono presenti edifici a due piani in stile occidentale creati in periodo coloniale principalmente lungo il viale della Shaman Daje, pieno di visitatori e costellato di grandi e rigogliosi alberi molto curati; con stupore, ci

accorgiamo che i più malandati hanno varie “flebo” impiantate nella corteccia (Fig. 38).

Figura 38 – Sistema di cura e rinvigorimento delle piante

La dimensione dei tronchi degli alberi ne attesta l’antichità, ed è segno della stratificazione territoriale che qui, ma non nelle altre città che visiteremo, si è conservata.



Giungiamo alla cattedrale della Madonna di Lourdes e, più ad est, troviamo un ristorante francese dalla denominazione “Orient Express” (Fig. 39) evocatrice di un passato di relazioni tra Occidente e Oriente in una prospettiva eurocentrica del mondo che oggi, qui, fatica a permanere.

Figura 39 – Il ristorante Oriente Express nel quartiere coloniale di Canton

È un locale imperdibile per l’eleganza, la raffinatezza, la frequentazione e la buona cucina, di un ristorante ancora gestito da francesi che qui hanno avuto un ruolo molto importante nel passato. Anche il rapporto qualità-prezzo è buono e permette di vedere i tanti volti della Cina.

Anche a Guangzhou la densità di popolazione è alta, in relazione anche al grande numero di immigrati provenienti dalle aree rurali, che con il loro lavoro hanno contribuito all’accelerazione rapidissima e alla crescita vertiginosa delle attività produttive incidendo in maniera consistente sul PIL nazionale. L’area di Guangzhou, infatti, è una delle più dinamiche tra quelle costiere vista la sua vicinanza con la Zona Economica Speciale che, con il post-maoismo e l’apertura della Cina all’Occidente, è stata istituita negli anni Ottanta a Shenzhen, in prossimità della già florida Hong Kong (Fig. 40).

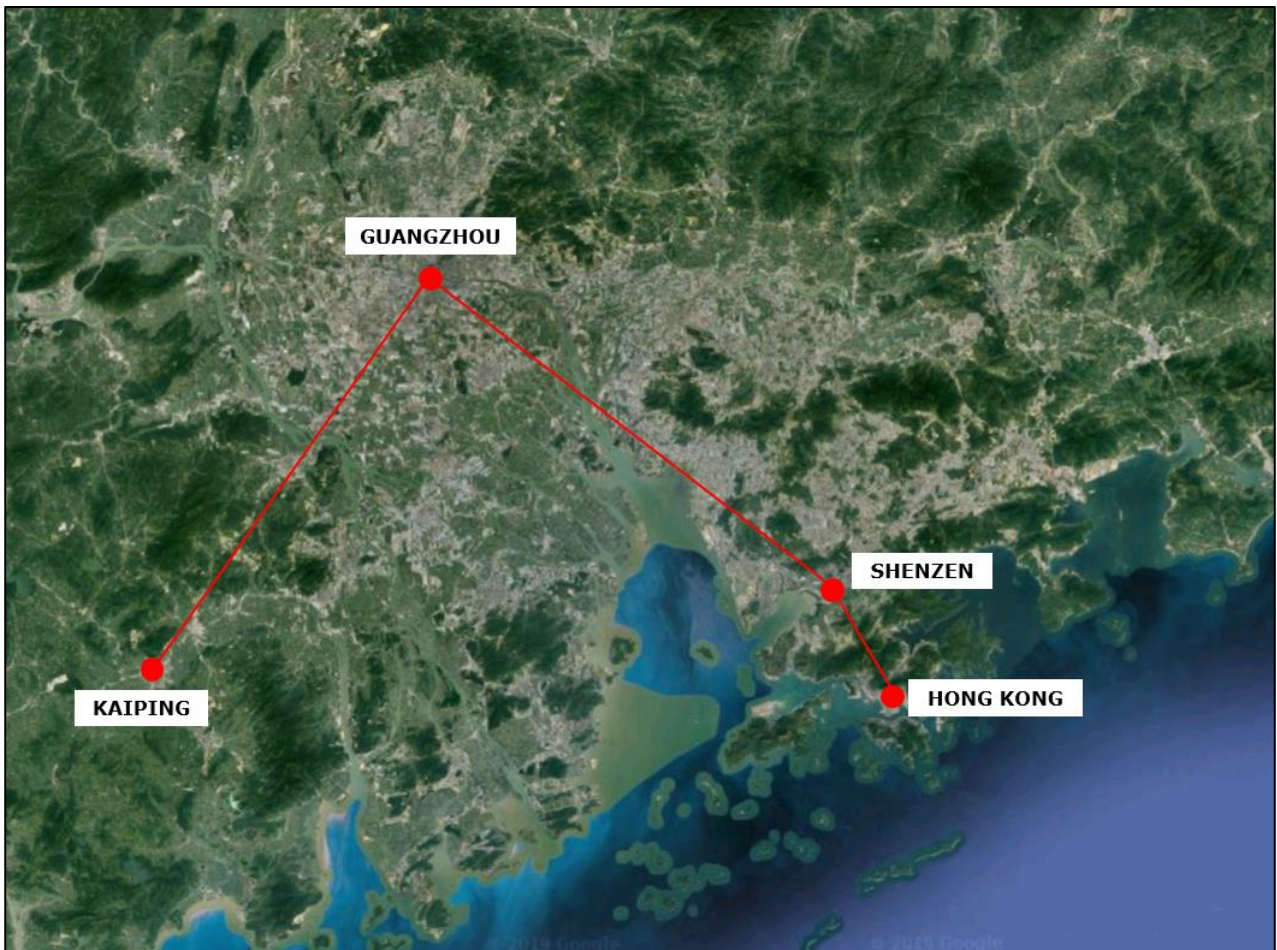


Figura 40 – Il nostro percorso da Guangzhou a Kaiping e da Guangzhou a Hong Kong

2 maggio – Kaiping

Usciamo da Canton, in direzione sud-ovest, e ci dirigiamo a Kaiping, una città del Guandong con circa 700.000 abitanti, per visitare le *diaolou*, ovvero le abitazioni fortificate costruite dagli emigrati cinesi negli Stati Uniti che per encomio e dimostrazione hanno eretto bizzarre costruzioni che coniugano stili diversi senza alcun senso estetico e, per la loro stranezza, sono diventate una meta turistica nazionale e internazionale (Fig. 41).

Percorriamo circa 150 km di una conurbazione a nastro che caratterizza il periurbano di Canton.



Solo dopo aver superato la città di Jiangmen, l'urbanizzazione lascia spazio ad un sistema rurale con una rigogliosa vegetazione tropicale frammista a risaie e vasche idriche, forse utilizzate per l'attività di pesca proprio di questo sistema deltizio del Fiume delle Perle.

Figura 41 – Le *diaolou*, costruzioni fortificate, a Zili

Nell'area di Kaiping, le *diaolou* si trovano all'interno di alcuni piccoli villaggi come, Zili e Majianglong, e del giardino Li. Visitiamo il primo villaggio, dove le numerose abitazioni fortificate sono inframmezzate dai sentieri delle risaie verdeggianti con contadini presi nei lavori dei campi. L'altezza delle costruzioni è indice del successo ottenuto dagli emigrati cinesi d'inizio secolo.



Figura 43 – Decorazioni interne di pregio

Il contesto di Kaiping è interessante poiché l'emigrazione ha prodotto due trasformazioni territoriali nel paese di provenienza mediante: la costruzione di originali edifici fortificati, volti a palesare il successo dei progetti migratori riproducendo stili dell'Altrove e utilizzando decorazioni di pregio (Fig. 43); la conversione dei villaggi precedentemente depressi in siti turistici in grado di generare cospicui flussi di visitatori e attivare nuovi processi di sviluppo. Ancora una volta la Cina offre spunti di riflessione – sulla gestione del territorio in questo caso – in quanti multiple forme di mobilità si intrecciano su un territorio che prima produce migrazioni e poi genera turismo.

Prima di tornare a Guangzhou, facciamo sostiamo brevemente nella città di Kaiping dove, lungo il fiume Tanjiang, vediamo ancorate alcune imbarcazioni di pescatori, retaggio dell'antica attività ittica che pare tuttavia avere un ruolo marginale come attestano gli alti edifici che le attorniano.

Arrivati a Canton ci accoglie una pioggia intensa e faticiamo a raggiungere l'albergo in prossimità della Stazione Est di Guangzhou per il traffico intenso nella fitta e intricata rete di strade e superstrade. A seguito delle rapide trasformazioni del Paese, non c'è dubbio che la gestione del

Raggiungiamo il Giardino Li costruito dal figlio di un immigrato negli Stati Uniti che, diventato potente uomo d'affari, fece costruire una tenuta al cui interno le varie palazzine ricordano i genitori e i membri più influenti della famiglia (Fig. 42).

Figura 42 – Edifici interni alla tenuta Li

La vasta tenuta costituisce un esempio tipico di un'emigrazione di successo, in quanto racchiude non solo un'imponente residenza della famiglia migrante, ma anche un'ampia area verde con un laghetto costellato di ponticelli, *pavilion* e sentieri in stile italiano.



traffico automobilistico urbano e periurbano attesta l'entrata di questo polo urbano nella categoria delle città mondializzate.

3 maggio – Hong Kong



Entriamo a Hong Kong e siamo in America! La città dichiara subito il suo statuto speciale di città occidentale. Col treno rapido dalla Stazione Est di Canton che, come tutte le stazioni ferroviarie, assomiglia molto ad un aeroporto per i controlli a cui i passeggeri e i bagagli sono sottoposti, approdiamo a quella di Hong Hom, sita nel cuore della penisola di Kowloon (Fig. 44).

Figura 44 – La stazione Hong Hom

Qui tutto si fa chiaro sul fatto che siamo in un mondo a parte rispetto a

quanto fino ad ora abbiamo visto della Cina: durante il tragitto ferroviario la densità della conurbazione manifatturiera che giunge fino alla Zona Economica Speciale di Shenzhen è impressionante e la situazione non cambia all'interno della regione amministrativa speciale di Hong Kong (Fig. 45).

Figura 45 – Skyline di Hong Kong

Il designatore Hong Kong ha una funzione simbolica evocativa, richiamando nel nostro immaginario un territorio del Sud-Est asiatico che ha avuto scambi intensissimi con il mondo occidentale ed orientale, grazie al colonialismo europeo e all'occupazione britannica giunta fino alla fine del Novecento. Infatti, solo con la riannessione di Hong Kong alla Cina –avvenuta nel 1997 – si conclude l'esperienza d'imperialismo britannico mondiale. Pur trattandosi di un territorio cinese, in base al principio “una Cina due sistemi”, Hong Kong possiede un sistema politico diverso dal resto del Paese, una propria moneta, il dollaro di Hong Kong, e accoglie visitatori temporanei stranieri senza necessità di visto. Costituisce uno dei centri finanziari più importanti del mondo, con un'economia basata sul settore terziario avanzato e quaternario delle transazioni e della finanza, e



avendo un territorio limitato, con oltre 7 milioni di abitanti, è la città più verticale del mondo. Scopriremo nei prossimi giorni che Hong Kong è anche la città più cara rispetto alle altre città che

abbiamo visitato. Seppure sia possibile trovare ristoranti internazionali di tutti i tipi sia orientali che occidentali, che spesso impiegano personale straniero immigrato (dalle Filippine o da altri territori del sud-est asiatico), i prezzi sono alti.

All'ingresso nella stazione di Hong Hom, le formalità doganali sono rapide, in quanto gli strumenti digitali consentono anche qui di gestire la veloce registrazione di un numero consistente di visitatori. Prendiamo un taxi in direzione del quartiere di Wai Hai, dove ci affacciamo sul Victoria Harbour dalla sponda sud attraversando un'ampia area a cantiere alle spalle dell'Hong Kong Convention & Exhibition Centre (Fig. 46).



Figura 46 – Un edificio in ristrutturazione nel Wai Hai di Hong Kong

La “barriera” di grattacieli arriva fino al mare che separa l’isola di Hong Kong, dalla penisola dei Territories. Il rumore del traffico per le strade è assordante e si vede un via vai di macchine – con guida a destra – pullman urbani doppi e taxi.

Spazi pedonali sono previsti ad un livello sopraelevato rispetto alla strada non ponendo intralcio all’intenso traffico stradale (Fig. 47).

Figura 47 – Un passaggio sopraelevato per i pedoni nel quartiere Wan Chai di Hong Kong



L’elevata densità degli abitanti si ripercuote sulla dimensione ridotta degli alloggi. Accanto a moderni grattacieli recentissimi, puliti e brillanti, se ne vedono altri più vecchi e poco mantenuti presentando un paesaggio irregolare e disomogeneo.

4 maggio – Hong Kong

Restiamo nell’isola di Hong Kong e ci dirigiamo verso il quartiere di Causeway Bay, per visitare il centro commerciale “Times Square”, uno dei più grandi di questa parte della regione (Fig. 48). A Hong Kong il modello architettonico degli spazi pubblici e privati è di stampo occidentale, traccia della vecchia occupazione coloniale inglese e dell’elevato numero di europei che vi risiedono.

Figura 48 – Il mall Times Square nel quartiere di Causeway Bay a Hong Kong



Al molo di Wan Chai raggiungiamo con il traghetto la costa opposta, ossia la penisola di Kowloon, e precisamente l'area di Tsim Sha Tsui. La traversata della Baia Victoria ci permette una vista completa della città con la sua commistione di grattacieli modernissimi ed altri decadenti, che puntella a perdita d'occhio ambedue le coste. Lungo il litorale meridionale, nei quartieri Central e Admiralty, sotto un cielo plumbeo con una brezza che rende il mare agitato, svettano lucidi e modernissimi edifici (Fig. 49). Alle loro spalle, si scorgono le colline che creano un profilo verde dal Victoria Peak alla Morrison Hill.



Figura 49 – Grattacieli nell'isola di Hong Kong



La baia è solcata da numerose imbarcazioni di diversa misura, dai piccoli pescherecci alle grandi navi da crociera, alle barche a vela. La traversata della Baia da una costa all'altra è rapida, dura solamente una decina di minuti, dopo i quali ci ritroviamo vicini all'auditorium teatrale fuori dal quale alcuni giovani si esibiscono in uno spettacolo di musica e canto.

Figura 50 – Preparativi di una sfilata di giovani per il 4 maggio

Oggi è il 4 maggio e in Cina è la festa dei giovani, in ricordo del movimento studentesco culturale e politico anti-imperialista iniziato a Pechino il 4 maggio 1919. È una data importante per i cinesi, in quanto richiama le proteste degli universitari contro il Governo per l'affermazione del nazionalismo cinese, e già ieri abbiamo potuto vedere i preparativi di giovani che avrebbero sfilato in marcia questa mattina in piazza Bauhinia, nel quartiere di Wan Chai, di fronte all'Hong Kong Convention & Exhibition Centre (Fig. 50).

Questo territorio urbano così densamente abitato e disomogeneo, però, non crea nessun senso di insicurezza, in quanto anche qui come nelle altre città cinesi visitate non si trovano mendicanti per strada e ognuno è intento a svolgere le proprie attività.

Figura 51 – Edifici nuovi e vecchi, con tracce di inquinamento a Causeway Bay



La differenza, piuttosto è che le strade sono sporche e in diversi punti anche gli edifici sono visibilmente segnati da uno strato di inquinamento che, a distanza di qualche decennio dalla loro costruzione, li rende grigi e trascurati (Fig. 51).

5 maggio – Hong Kong

Ci dirigiamo verso l'area di Tsi Tsa Shum per prendere la metropolitana e raggiungere il quartiere di Kowloon e dove si trovano sia il Museo della Storia di Hong Kong che quello della Scienza. Il primo prospetta la storia di questi territori precedente all'arrivo degli europei mettendo in luce la presenza di una cultura cinese millenaria, attestata anche dal ritrovamento di incisioni rupestri sull'isola di Hong Kong. Segue, in epoca più recente, l'occupazione giapponese, fino alla resa del Sol Levante al termine della II Guerra Mondiale, con il ritorno degli inglesi e il raggiungimento dell'indipendenza nel 1997 sotto l'egida della Cina, che tuttavia mal sopporta questa vetrina dell'Occidente dentro i suoi confini e l'aria di contestazione che sempre vi serpeggia. Interessante è anche lo spazio dedicato al rischio ambientale che mostra le catastrofi determinate negli ultimi decenni dai tifoni, mettendo in rilievo le fragilità insite in questo territorio rispetto alle quali tuttavia il Governo cinese ha adottato misure preventive con i più avanzati sistemi costruttivi. Si tratta di un museo che prevede diverse attività pedagogiche e alcuni spazi interattivi rendendo il percorso di interesse soprattutto per ragazzi e bambini. Il secondo museo è ancora più didattico risultando quasi uno spazio giochi per i bambini.



Kowloon appare meno rivolta al lusso rispetto all'isola di Hong Kong da dove siamo arrivate. Anche qui tra fitti grattacieli vi sono numerosi negozietti o piccoli centri commerciali in stile cinese che si affacciano su stradine vivaci e rumorose (Fig. 52).

Figura 52 – Le vie del quartiere Kowloon a Hong Kong

Raggiungiamo la fermata della metropolitana che ha, qui, un percorso sottomarino e ritorniamo nell'Isola di Hong Kong dove in prossimità del quartiere di Wan Chai, visitiamo a Lee

Tung Avenue i resti di una strada che ha mantenuto lo stile "occidentale" del passato con numerosi negozi francesi tra cui una *boulangérie*. Altro retaggio del passato sono i tradizionali tram londinesi a due piani che collegano l'isola da est a ovest.

Ceniamo in un ristorante italiano al diciottesimo piano di un edificio di Wan Chai da dove si gode una magnifica vista e dove quasi tutti i prodotti provengono dall'Australia: l'altra parte del Mondo.

6 maggio – Shanghai

Raggiungiamo l'aeroporto di Hong Kong e un volo di un paio d'ore ci porta a Shanghai. Si tratta di un volo Spring Airline, una compagnia *low cost* cinese che, con sedili strettissimi, molta pubblicità durante il percorso e più di un'ora di ritardo, ci fa arrivare al Pudong International Airport.

Prendiamo un taxi e ci accorgiamo subito che siamo in una città enorme, con più di 26 milioni di abitanti, che di sera appare molto vivace, trafficata e illuminata, con una foresta infinita di grattacieli che sveltano a perdita d'occhio. Luci intermittenti, scritte pubblicitarie, enormi insegne costellano il nostro percorso che si snoda su superstrade, attraverso le quali il nostro tassista si dirige verso la parte sudoccidentale della città. Sullo sfondo a destra – infatti l'aeroporto è situato ad



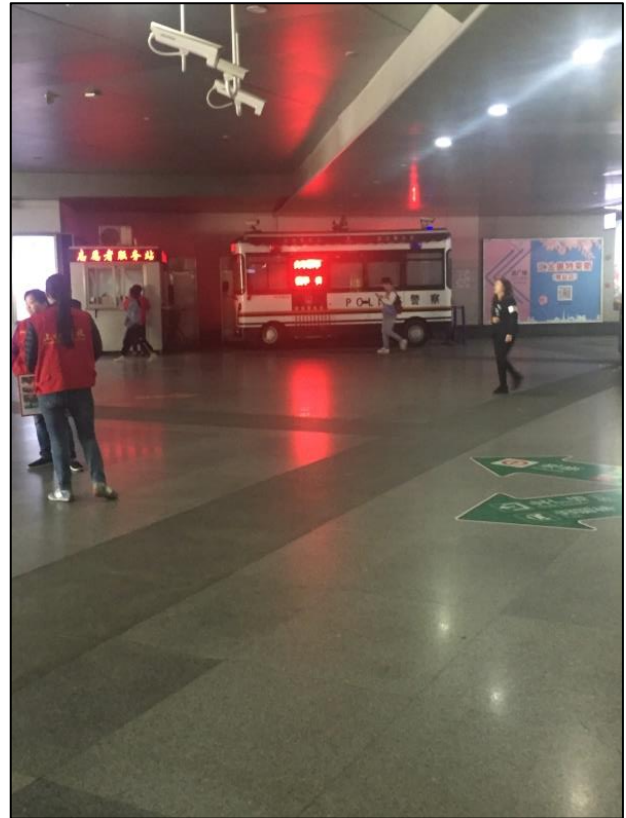
albergo vicino alla South Shanghai Railway Station, uno dei poli della città che si è venuto a creare attorno ad un'infrastruttura intermodale della mobilità, in parte ancora in costruzione (Fig. 53).

Figura 54 – Interno della South Shanghai Railway

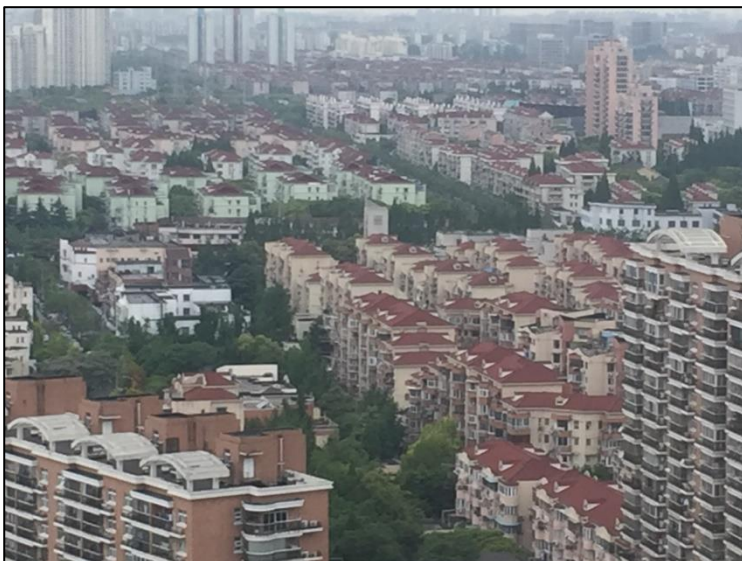
oriente della città – scorgiamo i grattacieli del quartiere degli affari Pudong, che hanno reso lo skyline di Shanghai noto in tutto il mondo.

Figura 53 – La South Shanghai Railway Station

Finalmente, dopo un viaggio durato quasi un'intera giornata, raggiungiamo il nostro



La stazione rispecchia lo stile già notato nelle altre: grande, pulita, con il controllo digitale di biglietti e bagagli e un sistema di polizia che, seppur ben evidente, sembra rispondere più a un deterrente psicologico che a un controllo fattivo.



Da subito ci viene fornita una chiave di lettura urbana che sarà confermata nei giorni a seguire: i poli che suddividono la città, in tanti “quartieri” tra loro in un rapporto non gerarchico, sono quelli della mobilità. Attorno ad essi si agglutinano servizi (alberghi, centri residenziali, scuole, servizi commerciali ed altro) in funzione dei collegamenti pubblici interni (strade, metropolitane, autobus) ed esterni (treni, aerei, autostrade) che settorializzano e determinano la funzione abitativa prevalente (Fig. 55).

Figura 55 – Poli urbani a Shanghai

7 maggio – Shanghai



Il giorno dopo, quando con un lungo percorso in metropolitana raggiungiamo Piazza del Popolo – definita dalle guide “cuore della città” – vediamo un grande parco sullo spazio lasciato dall’ippodromo di impianto coloniale affiancato dallo Shanghai Urban Planning Exhibition Hall, una grande esposizione permanente sulla pianificazione della città di Shanghai.

Figura 56 – Lo Shanghai Urban Planning Exhibition Hall

L’edificio è imponente e moderno (Fig. 56), oltre che piuttosto frequentato: incrociamo alcune scolaresche delle elementari – anche Cecilia, una bimba italiana di una scuola di Shanghai – che, seguendo le indicazioni dei propri insegnanti designano e spiegano la propria città ideale su una scheda (Fig. 57).



Figura 57 – Scolaresche in visita allo Shanghai Urban Planning Exhibition Hall

Al secondo piano troviamo un grande plastico di 750 metri quadrati illuminato che riproduce nei minimi dettagli gli edifici di Shanghai dando la possibilità di percepirne la vastità, l’estensione e l’articolazione. È possibile ammirarlo dall’alto salendo al piano superiore dove (Fig. 58), tutt’attorno, dei pannelli illuminati creano un percorso che alterna testi, grafici e dati statistici sulla città di Shanghai e sulla sua proiezione futura, fino al 2040. I temi principali – come attestato dal Masterplan di Shanghai 2017-2035 – sono l’ambiente e la mobilità, due argomenti centrali per comprendere i fenomeni territoriali e le dinamiche urbane indotti dalla mondializzazione.



Figura 58 – Vista dall’alto del plastico di Shanghai allo Shanghai Urban Planning Exhibition Hall



Uscite dal museo di urbanistica, raggiungiamo l’edificio dello Shanghai Grand Theatre (Fig. 59), un altro imponente stabile esasperato nelle forme e di grande impatto estetico progettato dall’architetto Jean Marie Charpentier.

Figura 59 – Lo Shanghai Grand Theatre

Lasciamo il “cuore culturale” per dirigerci verso un quartiere popolare e, non senza difficoltà, un grande mercato di tessuti cinesi (sete e cachemire, soprattutto). È difficile orientarsi: le strade sono scritte in cinese e l’unico modo per non perdersi è chiedere informazioni ai passanti che prontamente si mettono a disposizione e con il proprio navigatore indicano mezzi e percorsi, calcolano distanze o ci accompagnano.

In serata siamo invitati a casa del direttore di un hotel Sheraton a cinque stelle con stile architettonico francese della catena Accor (Fig. 60), rivolto ad una clientela che si muove per affari tra Shanghai e il resto del territorio cinese utilizzando

l’aeroporto di Hongqiao, il secondo aeroporto di Shanghai, indirizzato principalmente, per l’appunto, ad una mobilità interna al Paese.



Figura 60 – Uno sfarzoso hotel vicino all'aeroporto di Hongqiao

A riprova della multipolarità di Shanghai anche in questa zona, attorno all'aeroporto rivolto ai voli domestici, nell'ultimo decennio è cresciuto un polo urbano, il cui sviluppo ha comportato oltre a quanto già precedentemente elencato la creazione di un nuovo quartiere internazionale abitato da europei che per

lavoro devono viaggiare o avere contatti con il resto della Cina. Entriamo in un residence di questo *compound* dove sono presenti tutti i servizi (scuole internazionali per i figli, luoghi di svago, aree sportive) ed è garantito un alto livello di sicurezza grazie a guardiole e vigilanza interna.

Shanghai, infatti, nel suo processo espansivo sta sviluppando proprio attorno ai poli della mobilità (le stazioni, gli aeroporti) non solo dei collegamenti interni ed esterni al territorio urbano, ma anche dei nuovi nuclei residenziali, lavorativi, ricreativi, creando servizi scolastici, sanitari e commerciali indirizzati a specifici target di abitanti. Insomma, è evidente che una città plurimilionaria mondializzata richiede la pianificazione di un sistema urbano multi-polare basato, da un lato, su efficienti infrastrutture di mobilità in grado di garantire l'accessibilità del territorio urbano ed extra-urbano e, dall'altro, sulla moltiplicazione di servizi necessari per garantire la qualità della vita che le varie tipologie di abitanti richiedono, siano essi cinesi, occidentali o altri stranieri.

8 maggio – Shanghai e Suzhou

Questa mattina abbiamo appuntamento al Consolato Italiano – che si trova al diciottesimo piano di un moderno edificio denominato “The Center” nell'ex Concessione francese – con il Prof. Roberto Pagani, referente scientifico per i rapporti tra Università italiane e cinesi. L'incontro ci consente di mettere a fuoco più possibilità di collaborazione e scambio inter-universitario, sia mediante la Xi'an Jiao Tong Liverpool University – presso la quale ci rechiamo nel pomeriggio – con cui UniBG ha



già siglato un accordo, sia mediante la proposta di attivare un nuovo partenariato con una università pubblica di Shanghai.

Al termine dell'incontro visitiamo la Concessione francese (Fig. 61) e, percorrendo l'avenue Huaihai, raggiungiamo l'area di Xintiandi ricca di mall e grandi magazzini con marchi internazionali e prodotti di lusso italiani e francesi.

Figura 61 – Un viale alberato nella Concessione francese a Shanghai

Percorriamo una via secondaria, una classica via alberata alla francese e raggiungiamo l'ex Circolo sportivo creato dai francesi e, dopo l'occupazione da parte del Partito comunista durante il Maoismo, acquisito da una catena giapponese che lo ha trasformato in albergo di lusso, annesso ad una nuova ala costituita da un grattacielo verso nord e un ampio giardino a sud, l'Okura Garden Hotel (Fig. 62).



Figura 62 – L'ex Circolo sportivo francese, ora Okura Garden Hotel

Quest'ultimo, insieme a qualche edificio all'occidentale, ma soprattutto i grandi boulevard alberati costituiscono segni identificativi della presenza francese.

Nel pomeriggio raggiungiamo a Suzhou – una città di oltre 10 milioni e mezzo di persone nella provincia dello Jiangsu, lungo la riva del Fiume Azzurro e sulle sponde del lago Taihu – dove incontriamo la referente del nostro scambio inter-universitario con la Xi'an Jiao Tong Liverpool University che, oltre a stabilire le prossime tappe dei nostri scambi, ci fornisce importanti informazioni sulla vita universitaria in Cina e sulle difficoltà che gli industriali italiani trovano a reperire manodopera cinese (sic!). Ci spiega che nuove leggi sul lavoro stabiliscono un orario giornaliero di 8 ore che gli immigrati clandestini rifiutano perché devono lavorare 12-13 ore al giorno

per poter portare a termine il loro progetto migratorio.

In serata, attraversiamo una parte della città di Suzhou per raggiungere – con un taxi che sfreccia veloce per una quarantina di minuti su grandi arterie stradali da quattro corsie per ogni direzione – la stazione dei treni veloci (Fig. 63) sita nell'area denominata SIP-Suzhou Industrial Park, in cui ha sede la XJLU insieme a numerose altre università cinesi e internazionali all'interno di un distretto dell'innovazione nella formazione.

Figura 63 – Lo skyline di Suzhou sullo sfondo della SIP Railway Station

Si tratta di una città molto estesa, che negli ultimi anni ha visto una crescita esponenziale della produttività in due principali aree, una è quella in cui ci siamo recate. Qui, nella SIP, le grandi ditte italiane sono un centinaio (tra le quali la Danieli, etc.), alle quali se ne affiancano altrettante di dimensioni minori. Vi è poi un numero elevato di attività economiche e produttive cinesi e straniere, soprattutto quelle ad alto apporto innovativo, come la Microsoft, la Huawei o la Samsung, in quanto attualmente il Governo cinese privilegia l'industria innovativa e digitale.

Raggiungiamo nel giro di una mezz'oretta la Shanghai Station e da lì ci dirigiamo verso l'area di Da Pu Qiao nella Concessione francese, dove vi è grande animazione e i giovani cinesi trascorrono le loro serate tra tavole calde cinesi, catene internazionali dello shopping e ristoranti internazionali.



9 maggio – Shanghai

Alla ricerca di una cinesità immaginata, ma non trovata, decidiamo di raggiungere un luogo turistico, ossia il Giardino del mandarino Yu: una vasta area, attornata dai grattacieli del Pudong, del Bund e della Concessione francese (Fig. 64).



Figura 64 – Il Giardino del mandarino Yu e i quartieri centrali di Shanghai

Si tratta dello storico quartiere cinese che è stato completamente ricostruito in stile tradizionale, con pagode in legno rosso, scritte dorate, laghetti e tanto di grandi lotus rosa di plastica! (Fig. 65)

Figura 65 – Il Giardino del mandarino Yu nel quartiere cinese di Shanghai

La risorsa turistica, come a Pingyao, è la tradizione messa in scena. È un sito preso d'assalto dai turisti cinesi e non, ma anche da giovani in cerca delle proprie radici. Qui, infatti, incontriamo una giovane ragazza che studia commercio internazionale in una scuola superiore nello Shantung ed è interessata al giardino proprio per tale scopo. Il nostro giro è breve, in quanto tentiamo di scappare in fretta da un brulicare di guide turistiche e commercianti che vendono sete, foulards



e giocattoli cinesi prendendo d'assalto i numerosi avventori.

Allontanandoci dal quartiere cinese, raggiungiamo l'area del Pudong ovvero, come dice il designatore stesso, il quartiere che si trova ad "est del fiume" (*pu*= fiume; *dong* = est), all'interno del grande meandro che il fiume Huangpu disegna attraversando la città di Shanghai da nord a sud, quale tributario di destra del fiume Yangtze (Fiume Azzurro). Quest'area orientale di Shanghai era una zona umida che, a partire dai primi anni Novanta, ha subito un intenso processo di modernizzazione grazie ad opere di bonifica delle terre paludose e alla creazione di una ZES-Zona

Economica Speciale secondo la politica di Deng Xiaoping volta ad attirare investimenti esteri mediante defiscalizzazioni e incentivi flessibili. Il Pudong nel giro di pochi anni è diventata l'area trainante del "socialismo di mercato" cinese e, con l'arrivo di imprese internazionali d'avanguardia, ha visto la costruzione di imponenti grattacieli dai connotati maggiormente riconoscibili a livello mondiale nella lussuosa area finanziaria e commerciale di Lujiazui.

Nel giro di un paio di fermate di metropolitana, ci troviamo nel cuore del quartiere futurista degli affari che delinea lo *skyline* di Shanghai molto pubblicizzato all'estero per esportare l'idea dell'avvenuta mondializzazione della Cina con i grattacieli Oriental Pearl della televisione di Shanghai (Fig. 66), World Financial Center, Jinmao Building e Shanghai insieme ad altri numerosi grattacieli di vetro e acciaio.



Figura 66 – Il grattacielo Oriental Pearl e

Figura 67 – Una scolaresca in visita nel quartiere Pudong



Figura 68 – Altri bambini nell'area di Lujiazui nel Pudong

scolaresche che lo visitano (Fig. 67 e 68) e che, va notato, non erano presenti nel Giardino del mandarino Yu volto a ricostruire la tradizione. Tra questi edifici si articolano percorsi pedonali

sopraelevati di collegamento tra grandi magazzini di lusso e spazi commerciali del *food* che si estendono a coprire l'intera superficie urbana.

10 maggio – Shanghai-Parigi-Milano

All'alba nell'intenso traffico già presente, raggiungiamo l'aeroporto internazionale di Pudong dove, con un volo che fa scalo a Parigi, rientriamo a Milano. Viaggio lungo e di per sé provante, ma ancor di più per la fatica accumulata nel corso del viaggio sia fisica che intellettuale a cui la Cina ci ha sottoposte.

Tentare di fare delle conclusioni di questo intenso viaggio è impresa ardua sia per la sorpresa di trovare una Cina differente dagli stereotipi che vengono ripetuti in Italia delineandolo come un Paese arretrato o affollato, sia per le contraddizioni di un comunismo ammantato da capitalismo. La sua complessità deriva soprattutto dalla velocità con cui il cambiamento è avvenuto liberandosi del passato e affidando alla nuova generazione, che non ha partecipato alla rivoluzione culturale maoista, un sistema dalle tante contraddizioni le più palesi delle quali sono l'estraniamento culturale e la nascita di atteggiamenti materialisti, la convivenza tra controllo e censura dichiarata propria di un sistema comunista e la libertà apparente di quello capitalista con tutte le sue icone e simulacri.

Un territorio che ha superato i livelli di sviluppo dei Paesi occidentali che corre veloce, costruisce rapidamente, crea, si trasforma rinunciando al suo passato, avendo consumato gran parte delle sue risorse ed avendo un grado di inquinamento elevatissimo.

Il Maoismo ha fatto *tabula rasa* del preesistente gettando le basi per un processo che non può essere definito modernizzazione poiché non rispecchia quello che è avvenuto nel mondo occidentale nel passato, ma è molto di più. La Cina ha bruciato le tappe e dal medioevo è entrata nella mondializzazione che ha fatto seguito all'apertura della Cina all'Occidente voluta da Deng Xiaoping. Oggi il Presidente Xi Jinping insegue e promuove tale apertura in modo sempre più determinato tramite il modello di cooperazione della *Belt and Road Initiative*. Un modello che, costruendo e trasformando territorio all'esterno della Cina, tesse una trama di relazioni economiche e politiche proiettandone la reticolarità territoriale sempre più verso un sistema mondializzato. Tale corsa, in assenza di identità storica, ha reso il successo individuale un elemento di affermazione collettiva mediante l'inseguimento dell'unico valore riconosciuto, ovvero il "denaro" da perseguire con l'ordine e la disciplina imposta dal Governo, dal momento che ogni segno di protesta o contestazione viene immediatamente punito. La Cina, quindi, al termine del viaggio è un mondo che abbiamo cominciato a scoprire, ma che resta ancora da conoscere e approfondire nella sua complessità sociale e territoriale.