



Vista aèria de Jing jin ji © Oriol Peus

El 14 d'abril del 2014, durant una reunió ordinària del Congrés del Partit Comunista, el president de la República Popular de la Xina, Xi Jinping dona el seu vistiplau a la que serà la ciutat més extensa mai planejada. Si bé per a l'antropòleg francès Claude Levi-Strauss *tota ciutat és el resultat d'una multitud de decisions preses al llarg de segles*, per als xinesos serà només una qüestió de dies.

Sobre una vasta regió de 217.000 km² (1), que comprèn les ciutats de Bei**Jing**, Tian**Jin** i les grans ciutats de Hebei (popularment coneguda com a "**Ji**"), es crearà una àrea súper-metropolitana amb una estimació de 130 milions d'habitants l'any 2050. La construcció de les primeres infraestructures ja ha començat.

Beijing ha esdevingut massa densa i atapeïda, amb més de 17 milions d'habitants a l'àrea metropolitana. Tot i tenir la xarxa de metro més gran del món i enormes autopistes urbanes, la ciutat queda irremeiablement col·lapsada dia rere dia. Pel que fa a pol·lució, també és a dalt de tot del rànquing mundial. La indústria siderúrgica al voltant de Beijing és la més

productiva del món, generant una atmosfera irrespirable per als seus habitants. Així, el govern preveu oxigenar la gran ciutat traslladant edificis administratius, universitats i grans centres sanitaris a l'espai entre Beijing i Tianjin.

Per la seva banda, Tianjin és ja la quarta ciutat de la Xina en termes de població, amb 11 milions d'habitants, i la seva economia està totalment disparada. El port de Tianjin ja és el desè més gran del món, amb un moviment de 13 milions de contenidors TEU l'any (per tenir una referència, el port de Barcelona en mou 1,6 milions, només la dècima part) (2).

Les ciutats de Hebei properes a les dues metròpolis, TangSang, QinhuaDao, Shijiazhuang, entre d'altres, també tindran un paper important, aportant uns 7 milions d'habitants. Les estimacions de les Nacions Unides (3) per al creixement de la població a la Xina és que sobre el 2030 arribarà al pic del creixement total, mentre que el flux de població que es trasllada de zones rurals a urbanes continuarà creixent fins al 2050.

La intenció del govern per poder aglutinar tot aquest bast territori és crear una gran xarxa interurbana de ferrocarrils d'alta velocitat que connectin els principals nodes de la trama urbana, de tal manera que es trigui uns 60 minuts d'un extrem a l'altre (4). La distància urbana ja no és mesurada en quilòmetres sinó en temps. Aquesta basta operació urbanística és una de les mesures dins del pla estratègic del govern xinès per reactivar la seva economia, que mai ha deixat de créixer des del 1989, quan el president Deng Xiao Ping va iniciar les reformes del país passant d'una economia comunista a una economia de mercat.

El fet de fusionar Beijing amb Tianjin dóna com a resultat una megalòpolis que serà el motor econòmic del nord de la Xina, que juntament amb la regió del delta del riu Yangzhe a l'Est (Shanghai + Suzhou) i la del delta del riu de la Perla al Sud (ShenZhen + Guanzhou, antic Canton) seran les grans súper àrees econòmiques.

I pel que fa a la sostenibilitat, hi ha algun pla? Doncs també. The China Center for International Economic Exchanges (CCIEE) està desenvolupant un nou model de creixement industrial per reduir dràsticament les emissions de gasos contaminants i obrir un nou camí cap a una economia més sostenible amb predomini de les energies renovables. (5)

Així, el govern de la república popular de la Xina vol fer de la nova megalòpolis un model que pretén anar reproduint arreu del país, tal com es fa actualment amb les noves ciutats. Totes elles viuen entorn a un mateix patró de creixement, donant com a resultat ciutats molt similars entre elles, per no dir idèntiques.

Si HiperCatalunya(6), un projecte de recerca sobre el creixement potencial del territori de Catalunya, va ser un estudi teòric sense projecte real, Jing JIn Ji serà, molt possiblement, un projecte real sense estudi teòric.

"Si al tocar terra a Turde no hagués llegit el nom de la ciutat escrit en grans lletres, hagués cregut arribar al mateix aeroport del qual vaig partir. Els suburbis que vaig haver d'atravesar no eren diferents d'aquells altres, amb les mateixes cases groguenques i verdoses [...] ¿Per què venir a Turde?, em preguntava. I ja volia marxar. ¿Pots reprendre el vol quan vulguis?em digueren?, però arribaràs a una altra Turde, igual punt per punt. El món es cobert per una única Turde que no comença ni acaba, només canvia el nom del seu aeroport."
Les ciutats invisibles. Italo Calvino

- (1) newgeography.com [1]
- (2) [dades del World Shipping Council referents al 2013.](#) [2]
- (3) [united nations demographic and social statistics.](#) [3]
- (4) [article al The New York times](#) [4]
- (5) paulsoninstitute.org [5]
- (6) [llibre sobre la exposició HIPERCAT al Macba, varis autors, 2003](#) [6]

Oriol Peus, Arquitecte, corresponsal del COAC a Beijing, Xina.



[7]

Tornar [8]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/es/node/9069>

Links:

- [1] <http://www.newgeography.com/content/005007-the-evolving-urban-form-jing-jin-ji-dispersing-beijing>
- [2] <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- [3] <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/default.htm>
- [4] http://www.nytimes.com/2015/07/20/world/asia/in-china-a-supercity-rises-around-beijing.html?_r=2
- [5] <http://www.paulsoninstitute.org/news/2015/10/23/paulson-institute-report-argues-that-jing-jin-ji-region-can-become-national-model-for-sustainable-economic-growth/>
- [6] <http://mad.iaac.net/iaac/publications/hicat/>
- [7] <https://www.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/9069>
- [8] <https://www.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>