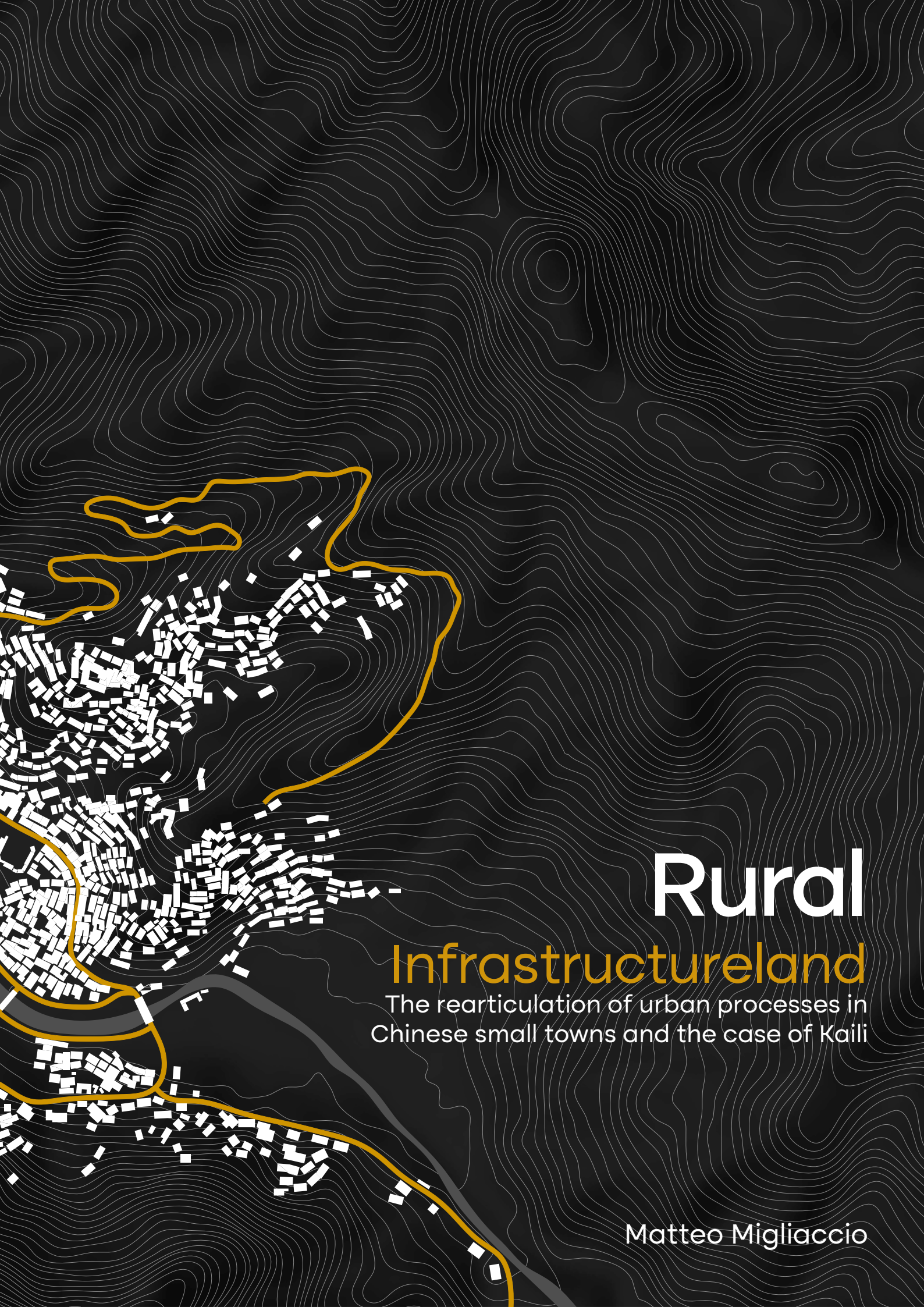


Rural Infrastructureland

The rearticulation of urban processes in Chinese small towns and the case of Kaili

Matteo Migliaccio

Doctoral Dissertation
Doctoral Program in Architecture. History and Project (34th Cycle)

Rural Infrastructureland
The rearticulation of urban processes in Chinese small towns and the case of Kaili

By

Matteo Migliaccio
******

Supervisor(s):
Prof. Gustavo Ambrosini, Supervisor
Prof. Michele Bonino, Co-Supervisor

Doctoral Examination Committee:
Prof. Maurizio Meriggi, Referee, Politecnico di Milano
Prof. Paolo Vincenzo Genovese, Referee, Tianjin University

Politecnico di Torino
2023

Declaration

I hereby declare that, the contents and organization of this dissertation constitute my own original work and does not compromise in any way the rights of third parties, including those relating to the security of personal data.

Matteo Migliaccio

2023

* This dissertation is presented in partial fulfillment of the requirements for **Ph.D. degree** in the Graduate School of Politecnico di Torino (ScuDo).

Abstract IT

Questa ricerca si colloca all'interno di una letteratura scientifica che guarda con interesse crescente alla condizione della *rural small town* cinese come forma attraverso la quale leggere la presente produzione dello spazio contemporaneo. In questo panorama il piano politico "go west", e nello specifico il piano HSR che dal 2008 ha costituito una rete ad alta velocità ferroviaria nazionale, ha inserito una moltitudine di realtà locali all'interno di flussi di scala nazionale.

Il piano ferroviario si costituisce principalmente attraverso il consolidamento di corridoi infrastrutturali entro i quali vengono edificate una serie di nuove stazioni che mirano a incentivare sviluppo e colmare divari. Il corridoio Shanghai-Kunming viene selezionato e indagato nella sua interezza per poi filtrare quaranta stazioni, corrispondenti ad altrettanti poli urbani di medie e piccole dimensioni, indagati attraverso una mappatura morfologica diacronica al fine di riconoscere una tassonomia di atteggiamenti e direzioni di sviluppo nel rapporto stazione - città. Cinque di questi casi vengono assunti come atteggiamenti archetipici interpretando la stazione come pretesto per l'edificazione di una nuova area intermedia (1), elemento extraurbano (2), elemento di confine urbano (3), pretesto per la costruzione di un corridoio extraurbano (4) e sviluppo policentrico territoriale (5). All'interno di questi casi, tutti nella regione del Guizhou e accomunati da una recente vocazione turistica, il caso di Kaili (5) diventa oggetto di un approfondimento dedicato poiché si presenta come un campo dove i piani HSR e "go west" trovano riscontro in trasformazioni evidenti e non del tutto determinate.

All'interno del panorama disciplinare si affronta l'indagine attraverso uno sguardo concentrato sugli aspetti spaziali, morfologici e relazionali attraverso un approccio scalare che va dal livello di programmazione nazionale fino alla scala micro- urbana. Parallelamente, ad ogni passaggio di scala il ruolo del ridisegno della morfologia territoriale mantiene una costante importanza come definizione di un palinsesto discreto entro il quale muovere osservazioni ed ipotesi.

La ricerca nasce all'interno del più vasto progetto MITOR di collaborazione tra il Politecnico di Torino e il Massachusetts Institute of Technology. Il dataset georeferenziato di città e stazioni rappresenta lo strumento condiviso attraverso il quale è stato controllato l'aspetto quantitativo e sono stati parametrizzati e filtrati i casi assunti poi come oggetti della ricerca. Inoltre, trattando fenomeni ascrivibili alla contemporaneità, si è ritenuto fondamentale dotarsi di sintetiche ricostruzioni storiche contingentate agli oggetti di ricerca al fine di ricostruirne traiettorie storiche tra il passato e l'attuale condizione.

Entro questo quadro, questa ricerca si propone di indagare a livello generale il ruolo della connessione come fattore di compressione dei tempi di percorrenza verso i centri urbani minori e le conseguenti ricadute spaziali che questo genera grazie all'inserimento all'interno di nuove reti economiche e di flussi. All'interno del corridoio si osservano quali forme tipologiche la stazione genera con il contesto e come le diverse realtà urbane instaurano una relazione con l'infrastruttura. Guardano i singoli casi, invece, si indaga il ruolo della stazione nel consolidare o deformare gerarchie e processi di valorizzazione territoriale all'interno del ritrovato panorama turistico del Guizhou. Inoltre, si tenta di chiarire il ruolo dell'infrastruttura nel ridefinire il territorio delle *rural small towns* come fattore arricchente, indagando le ripercussioni che deposita sui territori dell'isolamento.

In conclusione, questa ricerca dimostra che la disomogeneità delle condizioni di partenza all'interno di un corridoio infrastrutturale non può essere direttamente colmabile da un'infrastrutturazione omogenizzante. Di conseguenza, la connessione ad alta velocità non risulta un fattore sufficiente per modificare la condizione di anonimato e di sottosviluppo dei luoghi. La stazione HSR assume oggi le connotazioni di un hub di interscambio modale in grado di rappresentare un presidio territoriale dalla valenza ampia e non prettamente urbana divenendo, così, un polo funzionale alimentato da connessioni intermodali, a prescindere dalle relazioni di prossimità urbana. La compressione dei tempi di viaggio diventa un fattore capitalizzabile attraverso la costruzione di una promozione territoriale e di un city branding in grado di raccogliere attenzione e identificarsi come un luogo di interesse specifico, come nel caso di Kaili. La realtà del Qiandongnan, infine, mostra come il flusso turistico possa rivelarsi una strategia vincente per il panorama rurale cinese in cerca di un nuovo destino, ma contemporaneamente come questo possa determinarne una profonda revisione di senso.

Abstract En

This research is part of a scientific literature which observes the condition of Chinese rural small towns with growing interest, particularly as a form through which reading the present production of contemporary space. In this panorama, the "go-west" political plan included a multitude of local realities within national flows, specifically the HSR plan which established a national high-speed railway network since 2008.

The HSR railway plan is mainly characterized by the consolidation of infrastructural corridors within which a series of new stations are built with the aim to encourage territorial development and fill the gaps. The Shanghai-Kunming corridor is selected for the study filtering forty stations investigated through a diachronic morphological mapping in order to recognize a taxonomy of attitudes and development directions in the relationship between station and city. These correspond to medium and small sized urban poles within which five cases are assumed as archetypal attitudes according to the following topics interpreting the station as: (1) an opportunity for the construction of a new intermediate area; (2) an extra-urban element; (3) a new urban border; (4) a pretext for the construction of an extra-urban corridor; (5) a territorial polycentric development. Within these cases placed in the Guizhou region and united by recent tourist vocation, the case of Kaili (5) becomes the subject of a dedicated in-depth study. In fact, it represents a city in which the HSR and "go-west" plans reflect in evident and not completely determined transformations.

Within the disciplinary panorama, the study focusses on spatial, morphological and relational aspects through a scalar approach that goes from national planning level to the micro-urban scale. In parallel, the role of the redesigning of the territorial morphology has different importance at each scale aiming to define a discrete palimpsest within which to move observations and hypothesis.

This research started as part of a larger MITOR collaborative project between the Politecnico di Torino and the Massachusetts Institute of Technology. The georeferenced dataset of cities and stations represents the shared tool through which quantitative aspect are investigated and the selected cases parameterized and filtered. Furthermore, dealing with contemporary phenomena, a synthetic historical reconstruction is made in order to define historical trajectories between past and current conditions.

Within this framework, this research aims to investigate the role of the connection as a compression factor of travel times towards smaller urban centers focusing, in particular, on spatial effects that this generates thanks to the inclusion within economic and people flows. Within the corridor is possible to observe which typological forms the station generates with the context and how different urban realities establish a relationship with the infrastructure. Focusing on individual cases, instead, allows to investigate the role of the station in consolidating or deforming hierarchies and processes of territorial enhancement within a rediscovered tourist landscape in Guizhou. Furthermore, an attempt is made to clarify the role of infrastructure in redefining the territory around rural small towns as an enriching factor investigating the repercussions it has on the territories of isolation.

In conclusion, this research demonstrates that the inhomogeneity of the starting conditions within an infrastructural corridor cannot be directly filled by a homogenizing infrastructure. Consequently, the high-speed connection is not a sufficient factor to change place's condition of anonymity and underdevelopment. The HSR station today assumes the connotations of a modal interchange hub able to represent a territorial garrison with a broad and not purely urban value, thus becoming a functional pole powered by intermodal connections, regardless of urban proximity relationships. The compression of travel times becomes a factor that can be capitalized through the construction of a territorial promotion and a city branding capable of attracting attention and identifying itself as a place of specific interest, as in the case of Kaili. Finally, the reality of Qiandongnan shows how the tourist flow can prove to be a winning strategy for Chinese rural landscapes in search of a new destiny. Nevertheless, in the same time it can determine a profound revision of its meaning.

Rural Infrastructureland.

The rearticulation of urban processes in Chinese small towns and the case of Kaili.

Complice la dilagante cultura che guarda agli spazi delle infrastrutture come nuove forme di colonizzazione antropica e urbana al di fuori da centri più densi, questa tesi adotta nel titolo un neologismo che prova a restituire le priorità date ad alcuni specifici temi.

In particolare, la prima parola del titolo è "Rural" in quanto obiettivo del lavoro di ricerca è guardare agli spazi comunemente considerati rurali e distanti dalle più dense metropoli contemporanee, luoghi recentemente al centro di trasformazioni e sui quali politiche e ricerche continuano a porre attenzione. Segue il neologismo "Infrastructureland" che riassume in un unico termine il paesaggio dell'infrastruttura e il territorio che attraversa, vero oggetto di questa tesi. Nel sottotitolo, invece, trovano spazio in forma più didascalica ed estesa le volontà di questo lavoro, in particolare l'idea di studiare le trasformazioni in atto nei centri urbani minori - intesi come *rural small towns* - e nello specifico entrando nel merito del caso studio di Kaili in rappresentanza dell'intera Prefettura autonoma del Qiandongnan. Qui l'indagine tipologica delle trasformazioni di alcuni frammenti specifici, dentro e fuori dalla città, rivelano plasticamente le trasformazioni sistemiche in atto in questi luoghi. Elementi preziosi per restituire alcune riflessioni conclusive sull'evoluzione e sul futuro di località che rappresentano gran parte del tessuto costruito della Cina.

Indice

1. Introduzione 17
1.1 Contesto della ricerca 17
1.2 Stato dell'arte 20
1.2.1 Infrastruttura e gerarchie 21
1.2.2 *Rural small towns* 22
1.3 Definizione del campo di ricerca 23
1.3.1 Contesto geografico 24
1.3.2 Contesto temporale 27
1.4 Metodologia e materiali 28
1.4.1 Cartografia 31
1.5 Risultati attesi 32

2. Infrastructureland 35
2.1 La Cina dell'iconografia spaziale 36
2.2 Lo sguardo a Ovest 39

2.3 La costruzione urbana 42
2.3.1 - 1950-1978 44
2.3.2 - 1978-1988 45
2.3.3 - 1988-2001 46
2.3.4 - 2001-2013 47
2.3.5 - 2013-2018 48
2.4 La costruzione infrastrutturale 49
2.4.1 - 1860-1911 50
2.4.2 - 1911-1949 53
2.4.3 - 1949-1990 54
2.4.4 - 1990-2008 55
2.4.5 - 2008-2018 56
2.5 Chinese HSR network 58

3. Shanghai - Kunming 65
3.1 Costruzione e potenziamento del corridoio 66
3.1.1 Shanghai – Hangzhou (Huhang Line) 70
3.1.2 Hangzhou - Yushan – Zhuzhou (Zhegan Line) 72
3.1.3 Zhuzhou – Guiyang (Xiangqian Line) 73
3.1.4 Guiyang – Kunming (Guikun Line) 74
3.1.5 Il corridoio oggi 75
3.2 Distorsioni spaziali e temporali 80
3.2.1 Dilatazione e compressione dei tempi 80
3.2.2 Nuove relazioni spaziali 81

4. *Rural small towns* 85
4.1 La condizione urbana..... 86
4.2 Classificazioni ufficiali e realtà spaziale 88
4.3 Nuovi modelli urbano rurali 92
4.3.1 La stazione come Hub 96
4.3.2 Scalarità e intermodalità 98

4.4 Modelli di sviluppo 101
4.4.1 Yingtan. Una nuova area urbana 103
4.4.2 Xinyu. La stazione extraurbana 105
4.4.3 Huaihua. Il consolidamento del confine 107
4.4.4 Tongren. Nuovi presidi territoriali 109
4.4.5 Kaili. Uno sviluppo territoriale policentrico 111

5. Kaili 115
5.1 Il Guizhou e Qiandongnan 116
5.2 Trasformazioni 120
5.3 La stazione e il piano 127
5.4 *Rural restructuring* e *city branding* 131
5.5 La costruzione dell'immaginario 134
5.5.1 Forme di *loisir* 136
5.5.2 Immaginari post rurali 138
5.5.3 Nuovi palinsesti turistici 143

6. Conclusioni 149

Atlante dei casi 155

Bibliografia 199
1. Introduzione 199
2. Infrastructureland..... 203
3. Shanghai - Kunming 208
4. Rural small towns 211
5. Kaili 214
6. Conclusioni 216

Ringraziamenti 219

Incide delle illustrazioni

Img. 1: Rapporto tra popolazione rurale e popolazione urbana dal 1978 al 2019, China Statistical Yearbook 2000-2020 © Matteo Migliaccio 43
Img. 2: Wusong Railway, 1884. Dianshizhai huabao, no. 12, 1884 51
Img. 3: Spazializzazione delle stazioni HSR contenute nel dataset © Matteo Migliaccio 59
Img. 4: Tipologie di espansioni urbane in rapporto all'infrastruttura © Matteo Migliaccio 61
Img. 5: Visualizzazione del corridoio infrastrutturale scelto (Shanghai – Kunming) in relaziona al totale di quelli realizzati al 2018 © Matteo Migliaccio 67
Img. 6: Estrapolazione dal dataset delle stazioni e città selezionate nel corridoio con alcuni dei dati a disposizione © Matteo Migliaccio 77
Img.7: Visualizzazione multi-variabile del corridoio Shanghai Kunming © Matteo Migliaccio 78
Img. 8: Sezione tipologica del tracciato ferroviario HSR in relazione a differenti conformazioni del suolo. Nel dettaglio: 1.infrastruttura in aderenza al suolo; 2.infrastruttura a mezza costa; 3.infrastruttura sopraelevata; 4.sezioni di ingresso e uscita dalle stazioni; 5.infrastruttura in galleria ipogea. © Matteo Migliaccio 95

Img. 9: Rappresentazione cartografica del caso di Qujing, nel quale la stazione, vicina al fronte di sviluppo della new area, rimane al di fuori del contesto urbano. © Matteo Migliaccio 100
Img. 10: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Yingtan. © Matteo Migliaccio 104
Img. 11: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Xinyu. © Matteo Migliaccio 106
Img. 12: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Huaihua. © Matteo Migliaccio 108
Img. 13: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Tongren. © Matteo Migliaccio 110
Img. 14: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Kaili. © Matteo Migliaccio 113
Img. 15: Contesto paesaggistico tradizionale e largamente diffuso nella regione. Xingyi, Guizhou (29 agosto 2020) - The Atlantic 117
Img. 16: Kailinan (凯里南站), stazione HSR © Sina.cn 128
Img. 17: Kaili, la trasformazione del palinsesto urbano © Nadia Isakova 132
Img. 18: Rilievo cartografico dell'area del parco divertimenti in Kaili, rilievo della condizione nel 2008, nel 2018 e relativa sovrapposizione © Matteo Migliaccio 137
Img. 19: Rilievo cartografico dell'area del riverfront in Kaili, rilievo della condizione nel 2008, nel 2018 e relativa sovrapposizione © Matteo Migliaccio 139
Img. 20-21: Restituzione delle unità architettoniche presenti all'interno dell'intervento Kaili County Garden, nello specifico le unità bifamiliari. Fonti primarie: documentazione pubblicitaria del promotore finanziario © Matteo Migliaccio 141
Img. 22: Restituzione delle unità architettoniche presenti all'interno dell'intervento Kaili County Garden, nello specifico gli edifici a torre. Fonti primarie: documentazione pubblicitaria del promotore finanziario © Matteo Migliaccio 142
Img. 23: Restituzione cartografica del villaggio di Xijiang (in basso a destra su entrambi i lati dell'alveo fluviale). A nord del villaggio, nelle immediate vicinanze, il primo parcheggio costruito ormai insufficiente; più distante, sullo stesso versante, uno dei due nuovi parcheggi e ingressi dove trovano spazio anche le principali manifestazioni; a ovest, un insediamento abitativo di secondaria importanza viene messo a sistema attraverso la realizzazione di una seconda porta verso Xijiang con importanti opere infrastrutturali (4 parcheggi) e imponenti strutture ricettive © Matteo Migliaccio 145
Img. 24: Xijiang, Guazang Festival - Travelchina.org 147

1. Introduzione

1.1 Contesto della ricerca

Molto spesso, entro il contesto disciplinare in cui si colloca questo lavoro di ricerca, il tema della connessione infrastrutturale viene dimensionato e misurato principalmente per le implicazioni in grado di costruire nei campi dell'economia e più in generale dello sviluppo dei territori. Per ciò che concerne la realtà fisica, invece, persiste una porzione di letteratura scientifica che ne osserva le trasformazioni che è in grado di attivare, considerando l'infrastrutturazione come una dotazione strumentale arricchente per le aree di influenza. Ciononostante, l'osservazione profonda dei territori attraversati da questo tipo di operazioni mostra, in molti casi, una distanza evidente tra i risultati misurabili e le previsioni, un divario spesso causato dalla complessità di valutazione dei fattori coinvolti all'interno del sistema territoriale in trasformazione. Prendendo le distanze dalla ricerca di fornire una risposta a questo divario, questa tesi pone l'attenzione sull'osservazione delle implicazioni meno scontate che la connessione infrastrutturale e la conseguente attivazione di flussi deposita sui territori meno sviluppati.

Più nel dettaglio, questa tesi sceglie di guardare ad un sistema infrastrutturale specifico, ad un'infrastruttura, quella ferroviaria e più precisamente la rete ad alta

velocità per passeggeri, che d'ora in avanti verrà riportata con l'acronimo HSR (*High Speed Railway*). Tra i Paesi dotati di una rete nazionale ad alta velocità, la Cina risulta il caso più interessante dell'ultimo ventennio così come mostrato unitariamente da tutti i principali osservatori statistici che ne evidenziano una crescita esponenziale dal 2009 al 2018 e una continua crescita in termini di estensione della rete e numero di passeggeri anche negli anni successivi (Railisa, 2022)[1].

Il piano di sviluppo ferroviario cinese, compreso all'interno di un piano politico più ampio, è frutto di un investimento nell'ideale potenzialità della connessione come vettore di equalizzazione e ridistribuzione dello sviluppo. All'interno dell'eterogenea gamma di provvedimenti legislativi e di pianificazione politica che negli ultimi anni hanno segnato la volontà di ricucire il divario persistente tra le aree costiere e l'entroterra, infatti, trova spazio il "*Medium- and Long-Term Railway Plan*". Seppure le politiche cinesi del "*Go west*" rappresentino provvedimenti per lo più economici ed amministrativi, l'ambizioso piano di sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità assume un ruolo di palinsesto materiale e infrastrutturale fondamentale di congiunzione e scambio. Un contributo fisico atto ad erodere il senso di esclusione dato dalle distanze geografiche del Paese, effettuando tramite l'aumento della velocità con una conseguente compressione dei tempi di percorrenza e del divario fisico tra città e territori. Nello specifico, una rete che esprime le sue più interessanti potenzialità attivando la connessione nazionale Est-Ovest, ovvero tra i principali centri metropolitani costieri e la costellazione di *rural small town* dell'entroterra cinese.

All'interno di questo quadro caratterizzato da dimensioni geografiche e quantitative difficilmente afferrabili, questo lavoro di tesi si concentra sulle aree territoriali oggetto della trasformazione attraverso una continua ridefinizione dalla scala di osservazione, partendo da una dimensione più geografica fino a quella del tessuto urbano più minuto. Parallelamente a passaggi di scala territoriali, questa ricerca si avvale simbioticamente della lettura infrastrutturale e urbanistico-morfologica come strumenti in grado di restituire, almeno parzialmente, una lettura che vuole essere fisica e spaziale delle trasformazioni. Di conseguenza, le osservazioni relative a questioni di pianificazione infrastrutturale caratterizzano la scala nazionale, interregionale e del corridoio come asse continuo, lasciando gradualmente spazio a considerazioni su tipologie, relazioni, forme dei luoghi nel progressivo avvicinarsi alla scala urbana e minuta.

È così che la tesi si organizza guardando, nella prima parte, alla condizione contemporanea in relazione ai temi dello sviluppo ferroviario, urbano e territoriale, che vengono contestualizzati come prodotto di una stratificata sequenza non lineare

1 Secondo i report Railisa redatti periodicamente da UIC - Union internationale des chemins de fer – la rete Cinese è passata da un'estensione di 672 km nel 2008 ad un'estensione 109.767km nel 2021 (Railisa, 2022).

di eventi e direzioni che hanno attraversato il Paese durante lo scorso secolo. La ricerca si dota quindi di una riassuntiva porzione di ricostruzione storica tematica, o per meglio dire filogenetica, urbana e ferroviaria della Cina attraverso passaggi fondamentali dell'evoluzione di questi ambiti, operazione importante per ottenere una lettura consapevole dei fenomeni e della loro trasformazione in una prospettiva di continuità - e discontinuità – storica. A seguire, la selezione orientata a guardare l'ambito cinese come nazione oggetto d'indagine prosegue nell'identificazione di un corridoio infrastrutturale esemplare all'interno della rete, una linea che connette la costa all'entroterra attraversando territori molto diversi tra loro e contenendo scambi di persone e merci tra città come Shanghai e Kunming. In questa parte, l'indagine prosegue attraverso il filtraggio tipologico delle realtà urbane interessate dal corridoio ferroviario focalizzando l'attenzione sulla ridefinizione di gerarchie e sulla compressione di tempi e spazi che questo comporta. La terza parte della tesi, invece, guarda alle ricadute spaziali che l'avvento dell'infrastruttura ferroviaria, e della stazione in particolare, ha sull'espansione e riorganizzazione delle *rural small town* cinesi. Infine, si giunge nel merito specifico di una città in particolare e del suo sistema territoriale d'influenza: Kaili e la Prefettura autonoma Miao e Dong di Qiandongnan, nel Guizhou. Un territorio che diventa occasione per indagare uno dei casi di maggior rilievo nel quale la recente connessione ferroviaria è stata impiegata fortemente per la promozione territoriale con eco a scala nazionale.

Dal punto di vista accademico, questa ricerca si colloca all'interno di un progetto congiunto denominato "MITOR"[2] tra Politecnico di Torino – Dipartimento di Architettura e Design (A) e Massachusetts Institute of Technology – China Future City Lab (B) e Senseable City Lab (C). L'obiettivo del progetto di ricerca, nato nel 2018 e concretizzatosi nel 2019, è incentrato sul ruolo della rete ad alta velocità ferroviaria di recente costruzione in Cina e sulle implicazioni possibili sul "urban vibrancy". Nello specifico, quindi, indagare la capacità delle stazioni HSR di attivare processi definiti genericamente di vitalità urbana e in seguito declinati in differenti campi di applicazione. Alla base dei vari sviluppi si trova un dataset inizialmente composto da dati riferiti alla pianificazione cinese (ad esempio linee ferroviarie, nuove stazioni, provincie interessate) e successivamente implementato con informazioni georeferenziate (coordinate geografiche delle stazioni e delle

2 Si ripropongono di seguito le principali pubblicazioni consultabili che mostrano gli esiti parziali della ricerca Mitor.
Dong, X., S. Zheng, and M. E. Kahn. 2020. "The Role of Transportation Speed in Facilitating High Skilled Teamwork Across Cities." *Journal of Urban Economics,* 115.
Duan, L., Niu, D., Sun, W., & Zheng, S. (2021). "Transportation infrastructure and capital mobility: Evidence from China's high-speed railways". *Annals of Regional Science*, 67(3).
Dong, L., R. Du, M. Kahn, C. Ratti, and S. Zheng. 2021. ""Ghost Cities" Versus Boom Towns: Do China's High-Speed Rail New Towns Thrive?". *Regional Science and Urban Economics,* 89.
Zheng, S., J. Wang, and L. Dong. 2020. "Urban Network and Vibrancy.". *Habitat International,* 106.
Federighi, V., Carota, F., Migliaccio, M., 2020. "The rearticulation of urban processes within China's HSR small cities: empirical observations through data-informed diachronic maps" in Talia, M. "La città contemporanea: un gigante dai piedi d'argilla. Atti Urbanpromo 2019". *Planum Publisher*, 2020.

città). Il lavoro di costruzione del dataset, ad opera inizialmente del ricercatore Lei Dong (B, C) è stato in seguito implementato insieme all'autore di questa Tesi (A) aggiungendo informazioni georeferenziate utili a questo lavoro. Da una iniziale intersecazione degli sforzi, il progetto Mitor ha visto i diversi dipartimenti al lavoro su differenti ambiti: *quantitative spatial data analysis* (C), sviluppi economici (B) e ricadute spaziali qualitative (A).

1.2 Stato dell'arte

Negli ultimi anni, l'attenzione della letteratura scientifica e delle pubblicazioni di settore si è spostata con interesse crescente alle realtà periferiche dei fenomeni urbani e, nello specifico, verso realtà rurali (Kirkby & Cannon, 2013; Qiao, 2016; Tacoli & Agergaard, 2017; Couch et al., 2020) parallelamente all'osservazione dei fulcri densi (Koolhaas, 2009; Zhao, 2010; Kuang et al. 2014). Per ciò che concerne lo stratificato e multiforme concetto di sviluppo, specialmente riferito all'ambito urbano ma non solo, la Cina è stata un'esponente rappresentativa e di riferimento negli ultimi decenni. In contrapposizione alle nazioni ascrivibili all'Occidente – attraversato da periodi di crisi sistemica pressoché continuativi - ciò che mostrano le grandi metropoli asiatiche, sono una forza simbolica e quantitativa in grado di esprimere generare effetti a scala ampia, seppur all'interno di un "brusio di fondo costante" (Koolhas, 2006). La città come "campo di forza combinatorio" e "intreccio di macchine, infrastrutture, esseri umani e non umani, istituzioni, reti, metabolismi, materia e natura" (Amin & Thrift, 2002) diventa un luogo dove, estrapolare singole variabili riconducibili a pratiche e fenomeni specifici, risulta pressoché impossibile. All'opposto, guardare attraverso i luoghi delle "esplosioni" e dello "spazio liquido" (nell'accezione data da Brenner 2014; 2016), cioè nelle aree meno densamente costruite e attraversate dai flussi, consente di osservare i fenomeni trasformativi dell'ecosistema costruito più chiaramente. All'interno di questo quadro, questo lavoro di ricerca pone l'attenzione sulle periferie fenomenologiche che, nello specifico, sono rappresentate dall'eterogeneo sistema di un corridoio infrastrutturale ferroviario. Una linea che attraversa territori disomogenei e disconnessi, fuori dagli interessi di sviluppo a grande scala, luoghi nel quale si indaga la possibilità di riconoscere con una chiarezza maggiore gli effetti trasformativi della connessione. Guardare oggi ai lembi periferici del fenomeno urbano, nello specifico quindi porre l'attenzione ai piccoli centri urbani e a quegli spazi a bassa densità, è una tendenza chiaramente riconoscibile all'interno della letteratura seppur ancora incentrata principalmente su fattori sociali di integrazione o emarginazione (Wu & Wang, 2012), su questioni di sviluppo economico (Theurillat, 2017), o ancora su

implicazioni politico-amministrative (Long et al., 2016).

I fattori spaziali che costituiscono i territori all'interno di un corridoio infrastrutturale, in estrema sintesi afferiscono a due distinte famiglie tematiche: la morfologia territoriale antropica urbana ed extraurbana e la programmazione infrastrutturale composta da punti di scambio e linee di percorrenza. L'interazione simbiotica tra forma dello spazio antropico e struttura della rete ferroviaria viene indagata di seguito nelle sue componenti fondamentali e specifiche anche dal punto di vista della letteratura scientifica di settore.

1.2.1 Infrastruttura e gerarchie

All'interno del palinsesto fisico territoriale, tra le varie tipologie funzionali riconoscibili, quella delle infrastrutture e degli hub della mobilità, fino al recente passato, è stata oggetto di interesse da parte della sola letteratura scientifica tecnica. Una letteratura riferita a settori disciplinari quali l'ingegneria della mobilità (Bell & Iida., 1997), della progettazione infrastrutturale (Hu et al. 2014), ambientale (Yang et al., 2019) e dell'economia o *real estate* (Debrezion et al., 2007); ricerche interessate soprattutto alla progettazione e alla misurazione dell'impatto, tanto nei vantaggi quanto nelle problematiche quali ad esempio l'inquinamento acustico e atmosferico. Al di fuori dei campi tecnici esistono alcune ricerche di alto profilo che da sguardi diversi osservano le relazioni che intercorrono tra spazio e realtà infrastrutturale (Corner & MacLean., 1996; Easterling, 2014; Brenner, 2014; Cidell & Prytherch, 2015) che sono stati alla base di questa ricerca. Negli ultimi anni, l'attenzione nei confronti del paesaggio infrastrutturale è notevolmente cresciuta per diverse ragioni, tra queste una crescente attenzione agli spazi marginali come strumenti in grado di ridefinire gerarchie. Parallelamente, la direzione intrapresa dalla Cina di elevare il settore infrastrutturale da mero strumento funzionale a oggetto della dialettica dello sviluppo, della modernità e dell'aspirazione nazionale, ha incentivato un numero crescente di indagini, tra cui questa. Nello specifico la letteratura di settore – e non – ha rivolto uno sguardo particolare alle operazioni a larga scala della "*new silk road*" dalle implicazioni politiche (Sarwar, 2017), dello sviluppo urbanistico quantitativo (Soltani, 2020) e ancora per gli aspetti di sviluppo infrastrutturale (Thees, 2020) e, soprattutto, per il piano di sviluppo interno HSR (Duan et al., 2021; Huang, et al., 2018; Wang & Gu, 2019).

Non è un caso, infatti, che una considerevole quota delle pubblicazioni contemporanee sulle ferrovie ad alta velocità, nelle varie declinazioni disciplinari, abbia come oggetto casi studio o esperienze legate al piano cinese in atto. Gli sviluppi infrastrutturali nazionali non sono solo un recente esempio di connessione di luoghi geograficamente lontani, ma diventano (nella rete ad alta velocità) il campo di sperimentazione che per estensione chilometrica è oggi il più ampio del pianeta.

1.2.2 *Rural Small Town*

Molto si è detto e scritto negli ultimi decenni in riferimento ai processi di urbanizzazione e all'evolversi delle pratiche di espansione della città in ambito cinese. In particolare, gran parte della letteratura di settore ha contribuito alla conformazione di una rappresentazione in parte distorta dell'esperienza urbana contemporanea caratterizzata da una predominante attenzione verso alcuni casi paradigmatici quali Pechino, Shanghai, Guangzhou o Shenzhen che fanno parte delle cosiddette "*first tiers cities*" o più genericamente fuori del contesto cinese "*Global cities*" (Sassen, 1991). Questi studi, in particolare, portano l'attenzione ai numeri sorprendenti e alla velocità di tali espansioni urbane (Anderson & Ge, 2005; Zheng & Saiz, 2016; Smits et al., 2014), ma anche alla conquista di standard qualitativi (Zheng et al. 2008; Zhou et al., 2015) all'accessibilità sociale rispetto a flussi migratori interni (Li et al., 2015) che spesso sono descritti come "la più grande migrazione di massa che il mondo abbia mai visto" (Harvey, 2005), alla disuguaglianza (Li, 2012) e alla sostenibilità – o insostenibilità – ambientale che ne deriva (Fleisher, 2015). Un insieme di indagini e ricerche che hanno detto e scritto molto in merito, spesso utilizzando come sguardo critico il punto di vista delle esperienze e teorie occidentali. Questa evidenza ha recentemente portato ad un cambio di direzione che verso l'osservazione dei processi di urbanizzazione cinese "*beyond the West*" (Enderson & Jane, 2012), ma anche alla necessità di ampliare lo sguardo e portare l'attenzione ad una moltitudine di situazioni meno conosciute e di minore impatto in termini retorici, ma altrettanto centrali nel cercare di comprendere l'evolversi e l'espandersi delle aree urbane contemporanee.

La specificità cinese, parallelamente alla regione costiera nella quale si trovano alcune delle città più popolose al mondo, risiede in una ancora massiccia presenza di piccole città dalla vocazione eterogenea. Territori all'interno dei quali tessuti urbani, produttivi e rurali si fondono generando un risultato ibrido che costituisce la cornice entro la quale vive la maggior parte della popolazione del Paese. Guardare con attenzione ai fenomeni indagati anche in contesti meno noti (Amin & Graham, 1997; Bell & Jayne, 2006), significa oggi portare lo sguardo oltre la fascia costiera per indagare le molteplici forme di urbanità che oggi sono frutto delle stratificazioni del recente passato. In merito, sono riscontrabili alcuni studi che – in numero crescente - guardano alla Cina rurale e alle relazioni con i centri urbani minori in continua espansione. Lavori che portano l'attenzione alla struttura istituzionale e ai cambiamenti, avvenuti e in corso, in questi insediamenti (Kendall, 2015), alla loro ristrutturazione economica e sociale in termini di accessibilità (Lin, 2003; Ma, 2002), diseguaglianza (Qian, 2017) e cambiamenti nei flussi migratori (Zhang & Han, 2009; Wu & Wang, 2012). Poco, però, si è scritto sulle trasformazioni fisiche e spaziali delle piccole città, sulle forme e velocità dei processi di urbanizzazione che li caratterizzano così come sulla loro relazione con le infrastrutture e i diversi elementi che contribuiscono a supportare questi cambiamenti. Una lettura critica

della produzione letteraria, tanto sui temi della trasformazione territoriale delle piccole città, quanto riguardo il tema della mobilità ferroviaria, sottolinea nella maggior parte dei casi un'osservazione molto rigida delle scale, che ne determina risultati spesso in contraddizione con sistemi a scala superiore o inferiore.

All'interno di questo scenario complesso e spesso molto settoriale, questa ricerca prova a costruire un'indagine interscalare e interdisciplinare che indaga i territori in modo verticale. Infatti, ciò che la letteratura scientifica propone alla scala nazione e interregionale, viene verificato a scale più ravvicinate fino ad arrivare a considerazioni di mobilità alla scala del villaggio. La letteratura presente per molte di queste piccole città, tra cui Kaili, riguardano per lo più fattori legati a specificità locali, culturali e della storia recente (Kendall, 2016). All'interno di questa ricostruzione letteraria Kaili e la prefettura del Qiandongnan diventano quindi il caso emblematico assunto come territorio fisico all'interno del quale la pianificazione nazionale deposita impulsi trasformativi estremamente locali.

1.3 Definizione del campo di ricerca

Al fine di leggere le relazioni tra lo sviluppo infrastrutturale – e più in generale il tema della connessione fisica nel contesto dei centri urbani minori nella Cina interna – si sono effettuate delle scelte di definizione del campo tali da ottenere un campione fenomenologico circoscritto. Parallelamente alla definizione di temi e osservazioni interscalari - partendo dalla scala nazionale ed arrivando all'interno della scala morfologica urbana - la continua ridefinizione del campo diventa una costante di questa ricerca. La discesa di scala geografica viene utilizzata, quindi, come metodo attraverso il quale eliminare variabili e selezionare un campione sempre più ristretto e definito entro il quale osservare fenomeni vicini alla scala fisica del territorio. Le fasi di questa definizione strumentale possono essere lette all'interno dei capitoli come un progressivo avvicinamento ai luoghi: passando dalla scala nazionale, alla scelta di un corridoio infrastrutturale specifico, alla selezione della tipologia delle città per concludere con l'approfondimento su la singola prefettura di Kaili. Un ingrandimento geografico che comporta una traslazione continua delle relazioni e delle gerarchie costituite tra morfologie dello spazio antropico e progetto della connessione e accessibilità.

Dal punto di vista temporale, i fenomeni indagati appartengono alla contemporaneità, seppur vengano metodologicamente assunti come immobili allo stato dell'inizio di questo lavoro di ricerca[3]. Una distanza temporale, preziosa seppur minima, per misurare criticamente e strumentalmente le trasformazioni più recenti. Inoltre, le considerazioni spaziali – prodotte a loro volta da condizioni sociali, politiche ed economiche – si fermano alla condizione precedente a quella pandemica. Ne consegue che le interruzioni dei flussi di mobilità delle persone, ipotizzabili come del tutto sospese e non censite durante gli anni del lockdown pandemico, non vengono considerate nelle loro implicazioni sulle trasformazioni del territorio indagato. Ciononostante, rimane ipotizzabile che la frattura causata possa aver avuto la forza di alterare – momentaneamente, ma anche in maniera a tratti permanente - ogni deduzione precedentemente valida sulle direzioni di sviluppo dei luoghi dell'indagine.

1.3.1 Contesto geografico

Tanto le aree rurali quanto l'infrastruttura ferroviaria, per diffusione (la prima) e serialità (la seconda), possono sembrare trattazioni generalizzabili nelle varie forme geografiche, e, per alcuni fenomeni quali – ad esempio – le letture dell'ingegneria civile o dell'ingegneria ambientale, questo può risultare vero. Nel caso, invece, di letture relazionali tra territori stratificati e il complesso quadro di temi sopracitati, questioni che questa ricerca vuole esplorare, definire il contesto territoriale entro i quali alcune considerazioni possono essere assunte come vere diventa un passaggio imprescindibile.

Nel caso specifico della Cina, vista la compresenza di realtà molto distanti all'interno di un comune territorio nazionale, sono pochissime le osservazioni che possono essere considerate valide per l'intero ambito nazionale. Ne sono valido esempio i piani strategici di ampio respiro o le macro-direzioni di sviluppo o di riforma che nel recente passato hanno modificato orizzontalmente il paese (Berman et al., 2010; Pu, 2014). Il territorio nazionale rappresenta il contesto osservato nel suo insieme per considerare la condizione generale politica, istituzionale e culturale all'interno della quale questi temi si indagano e misurano, tanto nella contemporaneità quanto nelle vicende che ne hanno disegnato il recente passato nazionale. A questa scala il fattore accomunante di ogni riflessione rimane il divario evidente tra la realtà costiera e l'entroterra, una questione innanzitutto geografica, viste le distanze, che diventa politica e infrastrutturale nelle volontà di ridurne gli squilibri generati[4].

3 Per la motivazione delle scelte metodologiche si rimanda al capoverso "0.4 Metodologia e materiali".

4 Si fa riferimento al paino "High Speed Railway" nella forma che assume dal 2008 e successive implementazioni, noto anche Settima Campagna Nazionale di Accelerazione Ferroviaria, la più ambiziosa, seguita rispettivamente a quelle del 1997, 1998, 2000, 2001 e 2004.

Lo strumento politico e attuativo che questi tesi affronta a questa scala è il Piano di accelerazione ferroviaria nazionale che mira a costruire una nuova rete di connessioni e gerarchie nazionali. Il piano infrastrutturale interessa l'intera scala nazionale attraverso lunghi assi portanti interregionali, controllati nella ricerca a livello strumentale e metodologico attraverso un approccio quantitativo leggibile nel dataset e nelle successive *spatial data analisys*.

Partendo dalla base dati redatta nella ricerca MITOR, l'analisi degli assi nella loro interezza a scala interregionale consente solo parziali riflessioni di carattere generale in relazione al tema di questa ricerca. All'interno di questo quadro ampio, viene selezionata una linea che attraversa cinque tra le trentadue regioni[5], un corridoio infrastrutturale – nello specifico quello che collega Shanghai e Kunming – entro il quale si effettua una lettura diacronica della sua evoluzione e potenziamento. Dal punto di vista topografico, orografico e morfologico si tratta di un asse che collega prefetture per lo più pianeggianti in affaccio sul Mar Cinese Orientale (Shanghai e lo Zhejiang) per concludersi in regioni dalla forte vocazione montana ai piedi dell'Himalaya (lo Yunnan), passando per alcune regioni vallive dalla celebre accezione naturalistica e paesaggistica (lo Jiangxi, l'Hunan e il Guizhou). Una linea ferroviaria dall'estensione pressochè continentale di circa duemila chilometri, partendo dal livello del mare per arrivare ad una quota altimetrica di circa millenovecento metri. La scelta ricade di fatto su questo corridoio in quanto si propone come caso emblematico del "Go West", rafforzando e consolidando in maniera definitiva uno dei più importanti assi Est-Ovest del Paese. Dal punto di vista della connessione di realtà sociali ed economiche, questa linea pone sullo stesso asse realtà opposte come le metropoli traino dello sviluppo cinese – Shanghai e Hangzhou – con alcune delle aree ancora sottosviluppate[6].

Osservando il tracciato nella sua estensione, se ne evincono tre sezioni geografiche fondamentali, riconoscibili principalmente per il carattere morfologico e conseguentemente per il tasso di antropizzazione. I primi duecento chilometri dell'asse ferroviario partendo da Est (nella città di Shanghai) attraversano il delta fluviale dello Yangtze e la baia di Hangzhou, territori pianeggianti e del tutto antropizzati all'interno di masse urbane di fatto continue. Lungo il primo tratto l'asse ferroviario di fatto risulta un sistema di spostamento ad alta velocità di carattere metropolitano, adottando per lo più un tracciato rettilineo e interrotto da stazioni corrispondenti con grandi insediamenti abitati. La linea ferroviaria nella seconda porzione, identificabile da Hangzhou a Changsha, attraversa territori con bassi rilievi e ampie aree di fondovalle pianeggianti, avente come paesaggio antropico una serie

5 Qui semplificate come la somma delle 22 province, 5 regioni autonome, 4 municipalità e 2 regioni amministrative speciali.

6 Il tasso di sviluppo, seppur di difficile definizione, può essere letto attraverso alcuni dei principali indicatori statistici quali, ad esempio, reddito pro capite, tasso di istruzione, accessibilità a cure mediche, consumi, tasso di alfabetizzazione (China Statistical Yearbook 2016, National Bureau of Statistics of China).

di piccole città intervallate da grandi metropoli come Nanchang. Oltre, nel tratto che da Changsha corre per circa metà del corridoio ferroviario fino al capolinea Kunming, l'asse ferroviario si confronta con un paesaggio morfologicamente composto da una rete di strette valli e ripidi pendii che storicamente hanno rappresentato un forte limite all'accessibilità e alla connessione di questi luoghi. In queste regioni, il tracciato HSR dotato di nuovi e lunghissimi ponti e gallerie segue un percorso differente dai fondovalle precedentemente utilizzati come vie di trasporto. In questa sezione, una costellazione di piccole città e villaggi si distribuisce omogeneamente su di una rete labile e locale. In questi luoghi, grazie alla modificazione dei tracciati consolidati si è scelto di approfondire il tema della ricerca attraverso l'analisi delle città connesse alla rete HSR.

All'interno del campione di piccole città selezionate, è risultato evidente una polarizzazione di atteggiamenti in cinque categorie. Queste sono state indagate in altrettante città in grado di rappresentare al meglio le caratteristiche tra morfologia urbana e posizione della stazione. Infine, la provincia del Guizhou, specialmente nella prefettura autonoma del Qiandongnan (黔东南苗族侗族自治州), è scelta come una realtà urbana e territoriale di studio, guardando a Kaili (凯里市), luogo dove individuare nel dettaglio la natura in trasformazione delle *rural small town* attraversate dalla recente infrastruttura ad alta velocità. In ultima istanza, nel Qiandongnan la rete ferroviaria attiva un'accessibilità inedita attraverso la quale la città di Kaili attiva una campagna di *city branding* fondata sul concetto di "minzu", cioè un nuovo ecosistema in equilibrio tra sostenibilità ambientale, riscoperta delle culture locali rurali, ma senza rinunciare ai comfort della vita urbana contemporanea. Parallelamente alla competizione per attirare nuovi cittadini, Kaili promuove il proprio territorio a livello turistico, ora accessibile in poche ore, verso i luoghi che sono chiamati a incarnare l'autenticità locale, nello specifico alcuni villaggi della minoranza Miao. Sono queste le ragioni che spingono questa ricerca ad effettuare approfondimenti fino alla scala architettonica e del progetto urbano, analizzando le abitazioni promosse come nuovo palinsesto per lo stile di vita "minzu" di cui Kaili si fa promotrice e le opere di accessibilità ai villaggi tramite infrastrutture di mobilità interscalare e strutture ricettive. È così che il piano HSR nazionale a differenti scale sedimenta a livelli differenti e decrescenti trasformazioni e nuove possibilità in grado di alterare gerarchie territoriali e attivare nuovi flussi in grado di rimodellare i luoghi.

1.3.2 Contesto temporale

All'interno del contesto cinese è riconoscibile un'attitudine evidente alla dichiarazione di novità, siano esse pianificate, in fase di realizzazione o di recente fattura. Una volontà che, partendo dalla fine dell'era imperiale ha attraversato il secolo scorso e rimane tutt'ora presente, evidenziando la ricerca continua di una "nuova fase" in grado di legittimare la Cina all'interno di una modernità, spesso ma non sempre, individuata in riferimento all'Occidente. Ciononostante, parlare di novità, intese come fasi composte da caratteristiche e fattori inediti o sostanzialmente differenti dalle fasi precedenti, in un Paese dalla storia profonda e articolata su un territorio pressoché continentale, è un'operazione ardua da sostenere.

Molti dei costrutti teorici e sostanziali su cui si basa l'attuale liea economica e di sviluppo del Paese sono frequentemente definiti come "nuova direzione" o "nuovo orizzonte" dalle fonti primarie di pianificazione[7]. Ciononostante, questa ricerca prova ad inserire all'interno di una prospettiva filogenetica i fenomeni indagati, tanto per quanto riguarda lo sviluppo della rete ferroviaria nei propri assi fondamentali, quanto per quanto concerne lo sviluppo urbano. Una ricostruzione strettamente legata ai temi trattati e per questo estremamente selettiva tanto nelle informazioni quanto nelle implicazioni, rifuggendo la volontà di restituire un quadro esaustivo della Storia nazionale. Piuttosto una ricostruzione dello scorso secolo letta a livello tematico e fondata su tappe fondamentali in grado di inquadrare la presente fase storica all'interno di un percorso non lineare e caratterizzato da cambi di direzione.

Attorno ai due macro-temi oggetto delle ricostruzioni temporali (costruzione urbana e sviluppo ferroviario) si ricostruiscono eventi all'interno di una finestra temporale selezionata come fase di influenza dello stato attuale. Nello specifico la genesi ferroviaria cinese, in quanto molto recente viene considerata nella sua complessità (1860-2020), suddivisa in diverse fasi individuate all'interno di intervalli corrispondenti a cambiamenti specifici rilevanti (1911, 1949, 1990, 2008). Viceversa, la storia della strutturazione urbana in Cina, affondando radici nei millenni precedenti, è stata selezionata con l'avvento dell'era della modernità a valle della seconda guerra mondiale fino ad oggi (1950-2018) segnata al suo interno da periodi specifici (1978, 1988, 2001, 2013).

Un quadro di approfondimento e di introduzione al periodo di interesse specifico della ricerca, individuato dal 2008 al 2018 come decennio compreso dall'approvazione dei primi venticinquemila chilometri della rete HSR[8], al periodo

7 Tra i principali: National Bureau of Statistics of China, e Ministry of Transport of the People's Republic of China.

8 Si è scelto l'anno 2008 perché segna l'effettivo sviluppo della ferrovia ad alta velocità intesa come rete nazionale, seppur il progetto HSR fosse già stato presentato nel *Medium- and Long-Term Railway Plan* del 2004 e con alcune linee già realizzate nel 2006 (Lawrence et al., 2019).

di termine raccolta dati per questa ricerca. Un decennio che alla ristrettezza temporale dato da un intervallo molto più ristretto rispetto a quelli precedentemente citati, contrappone una densità di progressi nel campo specifico della connessione ad alta velocità di innumerevoli territori, aree che fino al decennio precedente si trovavano ai margini del Sistema Paese Cina.

1.4 Metodologia e materiali

Una quota importante dello sviluppo della ricerca è influenzata dagli strumenti metodologici attraverso i quali i temi vengono affrontati e dai modi attraverso i quali si tenta di trovare risposta agli obiettivi della ricerca e alle questioni che ne emergono. Trattare quindi il medesimo oggetto con eliminazione, rivisitazione e sostituzione di componenti metodologiche comporta ripercussioni non solo sulla sostanza e sui materiali prodotti, ma anche sulle dichiarazioni e sui risultati deducibili dalla ricerca. Per questi motivi si reputa corretto fare alcune sintetiche precisazioni sulle condizioni al contorno entro le quali la ricerca si è articolata.

Questa ricerca dall'orizzonte temporale di tre anni nasce nel 2018, all'interno di un contesto culturale e strumentale estremamente più ottimista e generoso nelle aspettative rispetto a quello che la contingenza pandemica degli anni a seguire ha effettivamente consentito. Il lavoro sul campo e l'indagare fenomeni all'interno del contesto di studio erano previsti come un aspetto fondamentale nella seconda parte della ricerca all'interno della pianificazione metodologica, ma le restrizioni adottate dalla Cina e tutt'ora presenti hanno eliminato questa possibilità. Di conseguenza la revisione degli strumenti metodologici ha dovuto rispondere alla complessità di indagare nel profondo una realtà territoriale lontana tanto nello spazio quanto nelle pratiche culturali e istituzionali. Questo lavoro si compone, quindi, di una prima parte di analisi, studio e rilievo dei temi attraverso la letteratura scientifica disponibile, la ricerca di documenti e fonti locali – delle quali si è verificata l'attendibilità il più possibile – e il ridisegno cartografico e morfologico come strumento di conoscenza e restituzione interpretativa della realtà spaziale. Il lavoro di esplorazione dei luoghi, dell'individuazione e peso dei fenomeni è stata sostituita in parte dalla prosecuzione dell'indagine effettuata ad altre scale con i precedenti strumenti e fonti, ma soprattutto integrata con la scelta di un caso di studio documentato e indagato dalla letteratura e dalla promozione stessa dell'amministrazione. Nello specifico, la scelta della città prefettura di Kaili, nel Guizhou, come caso studio alla scala più locale, è stata coadiuvata dalla disponibilità di materiale dalla copertura mediatica nazionale e dagli operatori di

promozione turistica in fase di sviluppo nell'area. Inoltre, un importante contributo impiegato come reportage diretto sul campo sono stati alcuni testi dell'autore Paul Kendall, ricercatore e docente di lingua cinese ed etnografia cinese presso la Westminster University, che tra il 2011 e il 2012 ha trascorso nove mesi nella città di Kaili, oltre a successivi viaggi documentati. L'esperienza del ricercatore è raccolta soprattutto nel volume The Sound of Social Space: Branding, Built Environment, and Lesure in Urban China *pubblicato nel 2019, all'interno del quale viene fornita una rappresentazione preziosa di questi luoghi letti attraverso l'etnografia musicale e il folkore all'interno della città di Kaili, in relazione allo spazio della socialità.*

Ciò detto, quantificare e descrivere il fenomeno, e in seguito entrare all'interno delle logiche e indagare gli effetti del piano HSR cinese di recente sviluppo, impone un approccio interscalare capace di selezionare differenti strumenti metodologici adeguati al fine di riconoscere ed indagare effetti visibili a differenti scale. I risultati descritti sono, quindi. il frutto di un equilibrio di approfondimenti letterari, indagini storiche, mappature e rilievi dello spazio fisico, oltre all'utilizzo di dataset spazializzati, in un equilibrio perennemente fluido e resiliente tra le scale d'osservazione.

L'origine della ricerca nasce dalla costruzione di un *general dataset* come palinsesto discreto e oggettivo all'interno del quale è possibile riconoscere casistiche e muovere ipotesi. Ottenere dati spazializzati su eventi e trasformazioni in corso in Cina non è un'operazione semplice, a maggior ragione se non si intende effettuare un'analisi di dati quantitativi applicata a modelli di regressione autoreferenziali. Inoltre, la volontà di indagare la realtà spaziale nella sua forma più sincera, imperfetta, incompleta e talvolta contraddittoria, ha condotto alla scelta dell'autoproduzione di un documento scientifico nella forma di una tabella di dati in grado di fotografare lo sviluppo ferroviario cinese ad alta velocità in relazione alla dimensione urbana ed indagandone le caratteristiche. Un documento analitico sulla base del quale si è costruito un filone di ricerca congiunto tra il gruppo di ricerca China Room del Politecnico di Torino e i dipartimenti *China Future City Lab e Senseable City Lab* del Massachussets Institute of Technology di Boston (US). Nello specifico la struttura base del dataset è stata progettata e compilata inizialmente dal ricercatore Lei Dong, e in seguito rivista ed implementata dall'autore. Il dataset è costruito in prima istanza su fonti primarie di programmazione CRH come la *China's high-speed railway operation route map* nella versione 2015 e rispettivi aggiornamenti. I dati estratti da documenti programmatici riguardano dati sulle stazioni, (quali il loro numero realizzate e previste, il loro collocamento, e il numero e tipo di linee ferroviarie in transito) e dati sulle linee (nome con estensione e capolinea, codice delle corse in transito, stazioni intermedie) . Le informazioni sul tipo e numero di transiti ferroviari sono informazioni che non sono state considerate ai fini di questa ricerca, viceversa il collocamento esatto delle stazioni e il rapporto con i centri abitati attigui è divenuto il fattore principale nello studio del corridoio infrastrutturale e in generale della prima parte di ricerca.

Di conseguenza, trattandosi di fonti georeferenziate e verificabili attraverso cartografie satellitari, queste informazioni sono state corrette con una tolleranza entro + / - 100m rispetto alle fonti ufficiali che sommariamente collocano la stazione in corrispondenza della città di riferimento a cui il nome della stazione è associato. Questa differenza, misurabile in pochi chilometri dove la stazione è collocata nei pressi dei centri città piccole e per lo più pianeggianti, si è rivelata superiore ai 50 chilometri in un numero rilevante di casi dove fattori morfologici hanno condizionato fortemente il progetto. Una correzione base cartografica satellitare che è stata effettuata attraverso *open source data* come le cartografie fornite da Google LLC e Landsat 7 USG/NASA. La fase di aggiornamento della costruzione e continuo potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria si è volutamente arrestata allo stato del 2018 così come precedentemente spiegato. Inoltre, la necessità di adottare fonti satellitari ha richiesto un distacco temporale, seppur minimo, ma fondamentale a rendere disponibili le pubblicazioni delle fonti primarie satellitari per le elaborazioni e interpolazioni prodotte dall'autore, assumendo la consapevolezza che mappare il presente, oltre ad essere utile solo relativamente risulta estremamente complesso. Seppur basata su strumenti analitici e quantitativi scientificamente attendibili, le costruzioni di base dati e cartografie assorbe un grado di empirismo e soggettività implicita nella scelta di elementi, centri, posizioni ed estensioni. Inoltre, la proiezione zenitale della forma dello spazio, per quanto possa essere un indicatore in grado di restituire con onestà molto della condizione spaziale, non è sufficiente a ricostruirne una narrazione solida e sufficiente come descritto ampiamente da autorevoli autori (Weber et al., 2021; Dodge et al., 2011).

A questo proposito, con l'avvicinamento alla scala urbana e territoriale nella seconda parte della ricerca, è aumentato proporzionalmente l'apporto della letteratura scientifica non solo disciplinare riguardante i luoghi di interesse. Parallelamente, esiste una produzione tecnica locale solitamente a scala provinciale in grado di restituire, seppur con carenze di attendibilità scientifiche certe, una direzione politica e programmatica delle trasformazioni in atto utili alla comprensione degli intenti. Ad una scala più minuta, la rappresentazione cartografica basata su fonti satellitari mira a restituire la complessità dello spazio, anche nelle proprie fasi transitorie di trasformazione e negli usi più informali e temporanei. La transitorietà temporale è impiegata come una variabile geograficamente misurabile all'interno di mappature diacroniche in grado di spazializzare il tempo come un vettore di spostamento fisico rappresentante forme di crescita. Il ridisegno cartografico a scala ravvicinata perciò diventa un campo di prova dove programmi di pianificazione e osservazioni teoriche sollevate da altre ricerche diventano occasione di studio nei 5 casi scelti come approfondimenti urbani e soprattutto a Kaili.

Il ridisegno diventa, quindi, uno strumento critico di indagine che assume il carattere di fonte scientifica – come teorizzato da James Corner – sul quale teorie e fattori altri da quelli spaziali trovano o meno una propria forma, si rendono o meno complici di trasformazioni fisiche. Dato l'uso estensivo e il ruolo affidato alla cartografia - e al il ridisegno dello spazio in generale all'interno di questo lavoro - di seguito viene proposto un approfondimento sulla letteratura che ha guidato il lavoro e su alcune delle definizioni assunte per definire forme e modalità di costruzione e utilizzo strumentale delle carte.

1.4.1 Cartografia

Parlare di mappatura – intesa nelle più diverse accezioni possibili che comprendono territori, flussi, tensioni e più in generale forze trasformative – significa approcciare una vera e propria Disciplina, con una specifica storia, riferimenti, tradizioni, sperimentazioni e continua innovazione di senso e di strumenti. James Corner (1996) - in seguito ripreso da Peter Hall (2012) - ne riconosce quattro declinazioni emergenti come tipologie strutturali della rappresentazione cartografica: la costruzione selettiva di fattori tipici della tradizione psicogeografica nata a metà Novecento con i situazionisti statunitensi (Kevin Andrew Lynch, Michael Southsworth); la semplificazione concettuale per layers di territorio letto come stratificazione elementare, di cui si possono citare tra i molti Peter Eisenmann e Bernardo Secchi; la mappatura concettuale "game-board" in cui le regole consentono a stakeholders la negoziazione e panificazione, poco vicina agli studi spaziali e, infine, la struttura a "rizoma" a potenziale espansione continua, che allude alla struttura delle "tane delle talpe" nella teorizzazione di Deleuze e Guattari.

All'interno di questa classificazione soggettiva, la strutturazione per *layers* (alla scala dello spazio morfologico costruito) e l'utilizzo di rizomi come flussi (alla scala infrastrutturale) sono strumenti largamente impiegati entro questa ricerca dove vengono assunti come strumenti selettivi. All'interno del dibattito circa l'affidabilità del rilievo zenitale come base scientifica, riguardo al tasso di oggettività associabile alla mappatura, al quadro interpretativo generale ed epistemologico, è bene precisare quale atteggiamento viene assunto. La produzione cartografica viene impiegata come strumento attraverso il quale interpretare spazi lontani e controllare scale estese, al fine di ricostruirne relazioni tra trasformazioni dello spazio, tempi e rapporti interscalari. Il valore della rappresentazione in questo contesto supera il ruolo di visualizzazione territoriale per assumere la funzione di "prova scientifica" sulla quale costruire osservazioni (Desimini & Waldheim 2016), evidenziando realtà precedentemente celate o inespresse, capaci di costruire non

solo una visione ma una realtà fisica (Brenner, 2014; Brenner & Katsikis, 2016). Parafrasando Mohsen Mostafavi (Mostafavi, 2016) la cartografia diventa oggettiva all'interno del contesto narrativo e degli obiettivi che la carta stessa si prefigge di evidenziare, o ancora come scritto da Keller Easterling (Easterling, 2018), la mappatura assume il ruolo politico rivelatore delle relazioni reciproche.

1.5 Risultati attesi

La ricerca, in quanto processo non lineare e complesso costituito da una sequenza continua seppur eterogenea di scoperte e smentite, ha subito delle deviazioni tanto nelle premesse e negli strumenti, quanto nelle domande di ricerca e relativi risultati ottenuti o previsti. Questa premessa descrive in parte la maturazione di questo lavoro di tesi nato all'interno del progetto MITOR, con obiettivi tangenziali rispetto a quelli finali, che guardava alla volontà di dimostrare una causalità lineare tra eventi spaziali collegati quali crescita urbana, vibrancy economica e sviluppo infrastrutturale identificato nella stazione ad alta velocità. La ricerca di questi ed altri obiettivi è stata un processo di selezione utile a filtrare ipotesi rivelatesi non verificate, o verificabili, e a sollevare nuovi interrogativi e domande che ne hanno prodotto la forma attuale.

Questa ricerca si propone, quindi, di indagare il ruolo della connessione e della compressione dei tempi di percorrenza nei centri urbani minori, dei processi che le trasformazioni avvenute – o in corso - sono in grado di attivare e potenziare. In particolare, come e se la connessione può essere un vettore trasformativo duraturo e in grado di assicurare una direzione chiara per la rete delle piccole città sul corridoio. Ma anche, in quale forma la connessione riesce a valorizzare le risorse territoriali presenti nei luoghi, non solo come luoghi atti ad assorbire le pressioni di sviluppo e demografiche dalle metropoli sulla linea, ma anche come territori in grado di collocarsi in un mercato fatto di nicchie e specializzazioni. Nello specifico, partendo dalle ipotesi pianificatorie che la connessione di contesti metropolitani con quelli extraurbani genera, come nella teoria dei vasi comunicanti, un trasferimento di sviluppo ed economie all'interno di corridoi infrastrutturali, come canalizzatori di flussi, indagando in quali forme questo avviene e attraverso quali modalità. Inoltre, ci si propone di guardare, all'interno del corridoio infrastrutturale, tanto la linea in quanto limite quanto la stazione in quanto porta d'accesso e quanto questi dispositivi spaziali siano in grado di ridefinire gerarchie interne e forme di sviluppo urbano. In questo caso, l'attenzione posta sulla stazione talvolta elemento urbano, talvolta come infrastruttura extraurbana, prova a definirne le implicazioni dal punto

di vista territoriale e la necessità relazionale in grado di attivarla. Un'attenzione atta a chiarificare, in parte, il ruolo di nuova centralità in rapporto ai poli urbani e dello sviluppo che promuovono. Infatti, il valore della prossimità della stazione alla città diventa un elemento non scontato nei differenti casi studio, ampliando la gamma di equilibri territoriali.

Allo stesso modo, questo lavoro guarda a quanto la riduzione dei tempi di trasporto può essere un vettore di avvio per nuove operazioni di city branding, promozione territoriale e contaminazione tra modelli di sviluppo. Una ricerca di relazioni che non presuppone la volontà di stabilire una correlazione diretta tra l'attivazione di una connessione viaria con l'avvio di trasformazioni entro una parametrizzazione poco promettente all'interno di sistemi territoriali complessi dell'endogeneità. Parziali risposte a questi temi, letti all'interno del contesto del campo disciplinare dello spazio e del territorio possono offrire una chiave di interpretazione per queste ed altre realtà e aprire ad ulteriori interrogativi. Nello specifico il caso di Kaili, letto nella sua storia recente solleva questioni riguardanti il rapporto che questi poli urbani definiti "rurali" instaurano con le metropoli, ora non più così distanti. Sulla base delle riflessioni fatte a partire dalle indagini sviluppate in questo lavoro, alcune questioni possono essere evidenziate con maggior rilevanza. Di seguito si ripropone una sintesi utile a identificare con maggior chiarezza il carattere dell'indagine dei luoghi attraversati dal corridoio infrastrutturale e delle città indagate.

Il tema dell'infrastrutturazione rimane un argomento che necessita di valori e misurazioni, ciononostante un approccio che supera l'aspetto quantitativo e soprattutto che osserva l'oggetto non solo nelle orme geografiche che deposita - entrando quindi all'interno dei territori della mobilità e indagandone forme e organizzazioni in maniera più diretta - consente di ottenere un punto di vista più specifico e in grado di restituire un grado di complessità territoriale stratificata.

Effettuare una lettura sinergica tra ricerca urbana e ricerca infrastrutturale, nell'accezione di identificare e controllare la distanza fisica e ideale tra realtà territoriali, può rivelarsi un metodo proficuo per misurare il fenomeno urbano non come oggetto autodeterminato, ma piuttosto come centro antropico in grado di assorbire e condividere forze all'interno di una rete a scala più ampia.

Infine, allungare le traiettorie fenomenologiche attraverso le scale (da quella nazionale a quella locale) risulta efficace nel misurare come le trasformazioni prodotte assumono diversi gradi di forza e forma. Parallelamente, indagare l'evoluzione filogenetica (riferita allo scorso secolo) assume valore nell'identificare l'oggetto della ricerca nella sua dimensione e rilevanza all'interno del contesto specifico.

2. Infrastructureland

La costruzione dello spazio antropico, in Cina con una forza evidente, ha storicamente rivestito un ruolo centrale nel diffondere ideali culturali, sociali e nel concretizzare politiche e intenzioni. Infatti, le fasi di cambiamento culturale, economico e di costume che hanno cambiato radicalmente il Paese negli ultimi 70 anni hanno costantemente trovato conferma nelle forme della città e dell'architettura di rappresentanza.

Il capitolo che segue vuole restituire alcune riflessioni in merito inserendosi entro il quadro di relazioni tra fasi storiche della costruzione urbana e ferroviaria della Cina moderna. L'attuale attenzione da parte della pianificazione politica nazionale nei confronti delle piccole città e dell'infrastruttura ferroviaria (tra i vari punti del piano "Go west") vuole essere letta, evitando posizioni sensazionalistiche, come ultima evoluzione di questi temi all'interno di una prospettiva filogenetica. Diversamente, l'attenzione verso i territori interni e le piccole città, portata avanti parallelamente a quella relativa al piano HSR, dal punto di vista quantitativo guarda a fenomeni che assumono una scala inedita, mentre riguardo all'aspetto tematico conferma un andamento storicamente riscontrabile. Infatti, dal punto di vista degli equilibri territoriali, sono riconoscibili fasi di provvisorie fortune e incentivi mirate allo sviluppo dei territori interni e alle grandi metropoli costiere, ciclicamente alternate. Dal punto di vista infrastrutturale, la storia ferroviaria cinese affonda le proprie radici nell'era imperiale e durante lo scorso secolo ha sempre assunto, e mantenuto, un ruolo da protagonista nella connessione nazionale tra i

mezzi di trasporto. Nell'ultima parte del capitolo viene restituita la dimensione contemporanea di infrastrutturazione e frammentazione territoriale, permettendo di leggere l'inedita connessione del territorio cinese come un'occasione per ridefinire equilibri e gerarchie consolidate.

2.1 La Cina dell'iconografia spaziale

Lefebvre scriveva "*Moreover – and more importantly – groups, classes or fractions of classes can not constitute themselves, or recognize one another, as "subjects" unless they generate (or produce) a space.*" (1991). Seppur non sia una peculiarità cinese quella di produrre spazi e luoghi in grado di fornire una rappresentazione, talvolta fedele talvolta immaginifica, della realtà promossa o perseguita, l'importanza che il Paese del Celeste Impero affida ad episodi fisici e costruiti ha una valenza enorme, tanto nella dialettica istituzionale quanto nella percezione comunitaria (Zhu, 2004; Zhu, 2009). Questo lavoro, attraverso una riassuntiva ricostruzione delle fasi della recente storia cinese della produzione dello spazio antropico, in particolare di quello urbano, ne delinea le evoluzioni che hanno plasmato l'attuale ruolo della riconfigurazione dei luoghi come icona politica. Nel complesso, un'operazione che denuncia un quadro concettuale volutamente semplificato soprattutto in riferimento ai campi delle riforme economiche e politiche in rapporto allo spazio, ma ugualmente utile a chiarire l'evoluzione delle dinamiche di urbanizzazione e collocare l'attualità entro un quadro più ampio e stratificato.

Un'indagine attenta del processo di urbanizzazione cinese, infatti, consente di inserire l'attuale periodo storico e politico determinato dalle politiche del "*go west*" o altrimenti detto "China Western Development" non come una traiettoria inedita da parte del governo nei confronti del recente passato, quanto piuttosto come un cambio di direzione in controtendenza e in parziale compensazione rispetto alla fase precedente di sviluppo costiero (Lai, 2002). Per far ciò è necessario prendere momentaneamente le distanze dalla lettura quantitativa derivabile dalle analisi statistiche offerte dai report nazionali e da alcuni filoni di letteratura scientifica sull'urbanizzazione planetaria (Brenner, 2014 / 2016; Brenner & Schmid, 2014), che sembrerebbero proporre una traiettoria di aumento del tasso di urbanizzazione come un fenomeno apparentemente lineare seppur diverso, ma generalmente in costante avanzamento (Brenner & Schmid, 2014). Entro questo quadro, le direzioni intraprese dal Paese dal 1978 ad oggi, seppur genericamente associabili ad una strategia di crescita costante, mostrano tanto nelle intenzioni programmatiche, quanto nelle ricadute spaziali, un processo complesso e discontinuo fatto di continui cambi di rotta alla ricerca di un precario equilibrio tra valori e obiettivi. Come

nella metafora attribuita a Deng Xiaoping "*cross the river by feeling the stones*", il processo trasformativo che dai primi anni '80 ad oggi ha generato l'urbanità cinese, tanto nella propria fisicità quanto nella valenza iconografica, ha attraversato un'evoluzione dall'economia socialista a quella di mercato senza mai perdere caratteristiche proprie del sistema (McGee et al., 2007). Ad esempio, la Cina durante la prima fase post riformista ha perseguito una politica di sviluppo economico e industriale all'insegna della riduzione della disuguaglianza regionale tra la costa e le regioni centrali (Zhang, 2017). Ideali e obiettivi che, durante la stessa fase, hanno portato alla costruzione delle basi per le future *megacities* costiere come luoghi dell'avanguardia, della sperimentazione dell'apertura e della globalizzazione, a rappresentanza della "Nuova Cina" (Han & Yan, 1999), in completo contrasto con una porzione di territorio interno che a lungo ha occupato i margini del discorso.

Rem Koolhaas in *The Great Leap Forward* (2001), riferendosi all'ambito architettonico, interpreta il recente periodo di sperimentazione, collocabile nel primo decennio del nuovo millennio, come possibilità inedita in Cina di esprimere posizioni individuali, anche opposte alla pratica maggiormente diffusa, in rottura rispetto ai decenni precedenti caratterizzati da un'espressione collettiva diretta dall'autorità statale. Ciononostante, alcune di queste grandi realizzazioni sono state volute ed impiegate a livello nazionale dal governo centrale come rappresentanti dello *zeitgeist* cinese contemporaneo. Espressioni che, nella capitale del Paese, sono riconoscibili come episodi isolati tra cui la torre della sede della China Central Television disegnata da OMA, il Centro Nazionale per le Arti dello Spettacolo di Paul Andreu o il Galaxy Soho firmato dallo studio Hadid. In altri casi, invece, si concretizzano nella costruzione di interi quartieri in grado di ridefinire l'immagine, soprattutto verticale, delle metropoli. Uno tra gli esempi più importanti, in tal senso, è sicuramente il centro finanziario nel quartiere di Lujiazui nel Pudong, a Shanghai. Tali espressioni di stile e volontà hanno segnato un'epoca politica e programmatica, contribuendo in modo evidente a delineare, tanto nella percezione comune quanto nella letteratura scientifica di settore, la Cina come uno dei paesi più globalizzati e urbanizzati dell'Asia (Ren, 2011). Pur scontando che questa rappresentazione aneddotica - dal nesso causale semplificato - può essere condivisa solo in parte, si pone come esempio di spazializzazione fisica di una strategia politica nazionale estremamente concreta e mirata. L'utilizzo strumentale della produzione spaziale come nuova iconografia nazionale nasce concentrata in pochi fulcri strategici altamente visibili, per poi diventare replica e moltiplicazioni in centri urbani più piccoli (Li, 2010). Luoghi che non sono diretta espressione degli effettivi e sorprendenti avanzamenti industriali, manufatturieri ed economico-finanziari fatti dal paese negli ultimi decenni, ma che piuttosto ne diventano simboli, all'interno di una rappresentazione parallela e positivista che, attraverso il linguaggio occidentale, mette in scena il successo del modello dell'Economia Socialista di Mercato (Cattaneo, 2016). Un'operazione di brand identity spazializzata inizialmente nelle

città di Pechino e Shanghai, e solo in seguito nelle altre f*irst tier city*[1], che ha trovato nei Giochi Olimpici di Beijing 2008 una propria forma di consacrazione sul panorama internazionale.

L'esito di questa stagione è stata la promozione dell'immagine di un Paese opulento, di una Cina che apparentemente non mostra limiti nel proprio potere economico fondato dapprima sulla produzione industriale e in seguito sul peso commerciale e finanziario, riflesso nella possibilità di spazializzare il successo quasi a qualunque costo. La fine di questa fase può essere assunta con l'inizio della carica politica di Xi Jinping come Presidente della Repubblica Popolare Cinese, il quale, fin dal primo periodo, ha promosso una nuova gerarchia delle priorità associata a nuovi immaginari e simboli nazionali. Sul piano del progetto spaziale alla scala architettonica, in risposta alla fase precedente, in questo periodo si promuove una narrazione verso pratiche più "patriottiche, socialiste e nazionaliste", in grado di prendere le distanze, anche a livello formale da espressioni "internazionali e *flamboyant*", virando verso una "*more culturally appropriate architecture for China at this time*" citando le parole del Presidente (Cattaneo, 2016). Partendo da questi propositi la Cina, parallelamente ad una presenza ancora importante di realizzazioni internazionali, ha trovato nuove icone nel quale riflettere valori "locali", più vicini alla tradizione cinese, interpretati da una – nuova e non - generazione di architetti in grado di unire un percorso di formazione internazionale con una riconoscibile attenzione per il luogo[2]. Inoltre, la rivalutazione degli aspetti tradizionali immateriali si è trasferita anche sui territori della tradizione materiale, cioè il contesto dei villaggi e in generale dei territori rurali e naturali. La revisione del concetto di rurale, spogliato delle fatiche e delle privazioni intrinseche della vita agricola, ha assunto un ideale di ritrovato equilibrio etico ed estetico tra l'uomo contemporaneo e l'ecosistema naturale. Oggi il palinsesto immaginifico del post-rurale, associato, talvolta solo formalmente, all'immaginario "low carbon" e di sostenibilità "green" ha capitalizzato gran parte del marketing legato alla pianificazione spaziale. L'ideale del rurale assume così una nuova definizione, passando da divenire territorio dal quale cercare riscatto nell'emigrare, a nuovo orizzonte elitario verso il quale dirigersi, in fuga dal caos metropolitano, divenendo contemporaneamente icona di urbano ed extraurbano, di tradizionale e contemporaneo.

Il cambio di paradigma politico in ambito sociale è riconoscibile attraverso definizioni linguistiche tra cui "società del benessere moderato" (*xiaokang shehui*), o società della "prosperità comune" (*gongtong fuyu*), basata sul concetto della "doppia circolazione" (*shuang xunhuan*), e cioè di uno sviluppo parallelo di un'economia interna forte, al pari di quanto già ricercato in precedenza nei confronti

1 Per una più dettagliata ricostruzione delle gerarchie amministrative delle città cinesi, si rimanda al paragrafo 3.2.

2 Ne sono esempi rappresentativi, tra gli altri, Amateur Architecture Studio (Wang Shu - Lu Wenyu), Atelier Feichang Jianzhu (Yung Ho Chang), Vector Architects (Gong Dong), He Wei Studio (He Wei).

dell'economia d'esportazione (Michel & Guo, 2016; Kennedy & Johnson, 2016). Narrazioni in grado di spostare l'oggetto del desiderio e delle ambizioni personali, dalla vita nelle metropoli aperta a panorami internazionionali, verso la riscoperta dei luoghi dell'autenticità e delle radici culturali, cioè verso una riscoperta e valorizzazione dei valori culturali. Alla base di questo progetto programmatico ambizioso è riconoscibile una volontà di affrontare le disparità interne tra quelle aree che sono divenute, a partire dagli anni '90, emblemi dello sviluppo cinese e un entroterra che, nonostante un lieve effetto osmotico in grado di livellare uno sviluppo più quantitativo che qualitativo, mostra ancora le caratteristiche di una società basata su un regime agricolo lontano dagli standard delle più note *first tier city*.

2.2 Lo sguardo ad Ovest

Il piano politico di sviluppo interno del Paese, in linea con le strategie introdotte dall'attuale presidente e divenute al centro dei programmi nazionali, consiste in una serie di azioni politiche e programmatiche che, nel loro insieme, vengono riassunte come "*go west policies*". Sottolineando, anche a livello letterale, il problema di natura geografica costituito da un Paese densificato sulla costa Est, storicamente votata all'apertura, allo scambio e allo sviluppo economico commerciale, contrapposta alla porzione più vasta dell'ovest del Paese caratterizzata da uno sviluppo lento e silenzioso, di natura produttiva, industriale ma soprattutto agricola, ancora lontano dagli standard della controparte costiera. Se a livello quantitativo lo sviluppo cinese può essere indicativamente misurabile con parametri quali l'aumento medio dei consumi e dei redditi pro capite, o il tasso di urbanizzazione (così come ampiamente documentato all'interno dei "Chinese Statistical Yearbook" nelle versioni annuali dal 2000 al 2019), questi riferimenti non possono essere considerati sufficienti e significativi se privi di una determinazione localizzata all'interno del Paese. Dal punto di vista della crescita urbana associata all'aumento delle condizioni di vita medie, gran parte del fenomeno è considerabile inurbamento, cioè un afflusso metodico e pianificato degli abitanti appartenenti alla sfera rurale verso ciò che dal punto di vista amministrativo è definito città. Un fenomeno che si concretizza per lo attraverso flussi migratori costanti dalle regioni rurali a quelle urbane. Negli ultimi quattro decenni, infatti, la Cina è stata caratterizzata da un tasso di urbanizzazione frenetica (Wu et al. 2016); secondo le statistiche ufficiali nazionali, dal 2000 al 2019 il tasso di popolazione urbana sul totale è passato dal 36% al 60%. Sebbene questa cifra sia ancora leggermente più bassa rispetto alla media dei paesi sviluppati e in via di sviluppo (Chen, Zeng & Xie, 2000), mostra un *trend* in crescita esponenziale, conseguenza diretta di una serie di misure istituzionali tanto recenti e innovative,

quanto stratificate e in continuità con una tradizione che, dalla stagione riformista della fine degli anni Settanta, ha mostrato una riconoscibile – seppur altalenante - continuità.

Le azioni intraprese dal governo centrale cinese dimostrano la ricerca di un crescente aumento quantitativo del tasso di popolazione urbana nel paese, mantenendo i livelli di sviluppo previsto. Uno degli esempi possibili è costituito dal piano di Nuova Urbanizzazione nazionale (2014-2020) che prevedeva il raggiungimento di almeno il 60% di popolazione urbana sul totale entro la fine del periodo, con conseguente spostamento verso i centri urbani di un quantitativo di popolazione rurale pari circa a 100 milioni di individui (Zhang & Han, 2009), e orientandosi verso il 70% nel 2025 (Johnson, 2013). Al fine di ridurre la pressione sulle grandi città sempre più sovraffollate, attorno alle quali la crescita è stata a lungo centrata in un contesto di accelerazione dell'urbanizzazione (Qian, 2017), l'attuale fase propone progetti politici e strategici mirati a distribuire il fenomeno dell'inurbamento e del reinsediamento della popolazione rurale in città di piccole e medie dimensioni, distribuite soprattutto nelle regioni dell'entroterra. Più precisamente, a partire dal dodicesimo piano quinquennale nazionale del 2011, si è perseguito un cambiamento radicale in merito ad alcune delle principali strategie di sviluppo del Paese. Includendo i piccoli nuclei situati in zone centrali come parte delle 'locomotive' della futura crescita economica, nel tentativo di veicolare verso questi luoghi tanto gli investimenti, quanto le pressioni migratorie (Chen, Zeng & Xie 2000). All'interno di questo quadro, il termine "*cheng shi hua*" (urbanizzazione o spostamento della popolazione verso le città) è stato quindi sostituito dal termine "*cheng zheng hua*" (spostamento della popolazione verso città e paesi) (Wang, 2012). In termini di pianificazione spaziale e territoriale, il ruolo cruciale delle piccole città nel contesto regionale è stato recentemente promosso dalla legge nazionale sulla pianificazione urbana e rurale, che «ha rivisto le tradizionali strategie di pianificazione centrate sulla città e ha incluso i piccoli centri e le aree rurali nel meccanismo di pianificazione, enfatizzando il concetto di città-regione come contesto spaziale per la pianificazione» (Qian & Xue, 2017). Dal punto di vista della pianificazione strategica, se la fase precedente ha assunto il concetto di densità e concentrazione dello sviluppo attraverso la lente urbano-centrica posta sulle "*mega city regions*", la dilatazione e la distribuzione dello sviluppo interregionale si scontra con le distanze sconfinate che caratterizzano il contesto cinese. L'infrastrutturazione e la costruzione di una rete nazionale in grado di ridurre le distanze, quantomeno in termini temporali, diventa quindi uno degli obiettivi principali per concretizzare la strategia più ampia di unità nazionale. È così che la percorribilità interna delle distanze su scala nazionale, in Cina assume un valore centrale. Ora come in passato, infatti, sia per quantità di popolazione, sia per ampiezza delle distanze, l'infrastrutturazione dello spazio cinese rimane uno strumento in grado di stravolgere, definire o appianare nuove e consolidate gerarchie fisiche.

È in questo contesto che trova terreno fertile il grande piano per la rete ad alta velocità cinese, progetto strumentale alla costruzione di un Paese che mira a promuovere la propria immagine come una rete di regioni urbane piuttosto che un insieme di nodi isolati della "super urbanità" (The World Urbanization Prospects: 2018). Alcune letture statistiche e quantitative tendono a semplificare l'attualità cinese attraverso un'accezione di novità dilatata, considerando ogni aspetto fenomenologico come inedito nella propria forma o dimensione e, collocato quindi come un risultato straordinario, un *exploit* esterno ad un processo evolutivo continuo seppur non lineare. Al fine di costruire una consapevolezza sul fattore di crescita attuale tanto urbano quanto infrastrutturale, e poterli misurare nella loro traiettoria evolutiva, si ricorre a ricostruzioni di una "storia parziale" o in altre parole di una "archeologia" tematica, nell'accezione che ne da Michael Foucault.

In questa ricerca, attraverso una lettura sintetica e per episodi della recente storia nazionale, rimanendo ancorati ai temi della pianificazione strategica dello spazio fisico, si propone una lettura dell'attuale direzionalità politica attraverso un quadro più ampio e stratificato (McGee et al. 2007; Zhang, 2008). Inserire, infatti, la presente fase all'interno di una narrazione diacronica, consente di tracciare l'evoluzione fenomenologica e spaziale della Cina. Ricostruendo una linearità, seppur discontinua, dell'attuale stagione politica del "*go west*", all'interno di un processo di sviluppo nazionale più antico. Il processo di produzione spaziale cinese può essere letto come esigenza e risposta fisica comportata da riassetti sociali e da stagioni riformiste a scala nazionale, ma all'interno di questo processo trasformativo è possibile riconoscere un'intenzionalità politica in grado di condizionare, dirigere, limitare o favorire tanto il risultato fisico quanto una visione progettuale a scala nazionale di diversi comparti e regioni. È così che una lettura, nella storia recente, del ruolo della dimensione spaziale e delle ragioni che lo hanno prodotto, può divenire una utile lente attraverso la quale comprendere il presente, non tanto come forma inedita di pianificazione politica, quanto piuttosto come una fase di riequilibrio o potenziamento parziale rispetto alle precedenti. In questo senso, è importante notare che le due narrazioni attraverso le quali si offre un'evoluzione nella pianificazione spaziale cinese, vengono qui identificate con la produzione di urbanità sotto forma di espressione di modernità (intrinsecamente concepita come dualità tra l'ambito urbano e il suo presunto alter ego rurale) e l'infrastrutturazione come costruzione di un network connettivo (nello specifico, rimanendo nel campo del trasporto ferroviario per passeggeri). Narrazioni intese, in entrambi i casi, tanto nella loro valenza di costruzione fisica e funzionale dello spazio, quanto in qualità di strumenti attraverso i quali promuovere progetti politici e programmatici fino a diventare icone spazializzate di ideali e propensioni.

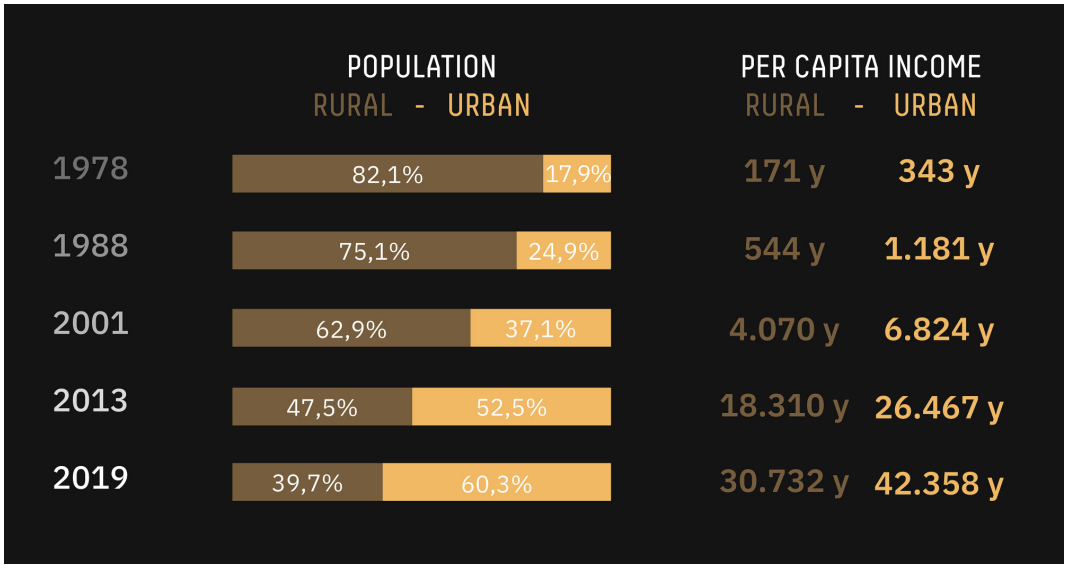
2.3 La costruzione urbana

L'attenzione verso le regioni rurali e la rete di medio-piccole città, centrale e riconoscibile nell'attuale fase, se per certi aspetti può essere ritenuta una direzione inedita, può essere anche letta come una trasformazione diacronica e un riassetto dello sviluppo, per certi aspetti associabile ad alcune fasi successive alle innovazioni apportate dai primi anni Ottanta.

Il recente sviluppo cinese può essere riassunto in modo strumentale per leggere le ricadute spaziali all'interno di una narrazione di modernizzazione iniziata nel 1978 e ancora in atto. Una storia che mette in luce le contraddizioni programmatiche di una società e di un regime socialista aperti all'innovazione e pronti ad accettare lentamente l'ideale della globalizzazione, fino a farlo proprio nell'accezione delle "*Chinese characteristics*"[3]. Un processo avvenuto tramite il controllo delle trasformazioni effettuate con una programmazione temporale di medio lungo termine, fatto di continue sperimentazioni e correzioni di rotta, nel perenne tentativo di conciliare la volontà di costruire una solida economia interna con l'esigenza di un'esportazione competitiva. In questo processo evolutivo lo spazio è diventato matrice sperimentale delle trasformazioni prima, forma di innovazione poi, fino a divenire icona stessa del processo tanto nelle regioni rurali quanto in quelle urbanizzate. Per ricostruire un quadro sintetico e semplificato in grado di restituire la complessità della storia si assumono alcune classificazioni già presenti in letteratura (Chen et. al. 2013; Golley & Song, 2011) per individuare cinque fasi distinte dal 1950 ad oggi.

Le fasi 1950-1978, 1978-1988, 1988-2001, 2001-2013, 2013-2018, individuano in alcuni momenti, delle fasi di interruzione di una certa linearità a favore di nuove espressioni. Una classificazione temporale che non vuole dichiarare con nettezza una fine di una data fase a beneficio della successiva, ciononostante assunta come momento all'interno del quale leggere il cambiamento come elemento determinante. Un insieme di riorganizzazioni che comportano delle ricadute rilevanti tanto nella produzione dello spazio fisico, quanto nel ruolo simbolico che lo spazio assume all'interno della dialettica politica.

3 I termini "*Chinese characteristics*" fanno la loro comparsa durante il governo di Deng Xiaoping in relazione al programma di sviluppo economico dell'economia di mercato, appunto in un'accezione cinese del termine, cioè con delle variazioni di stampo socialista. Fuori dalla fase storica delle "Politiche della porta aperta" nella contemporaneità il termine viene spesso associato alle politiche dell'attuale presidente e nell'attenzione dimostrata verso fattori territoriali e nazionalistici.



Img. 1: Rapporto tra popolazione rurale e popolazione urbana dal 1978 al 2019, China Statistical Yearbook 2000-2020 © Matteo Migliaccio

2.3.1 – 1950-1978

L'inizio del processo di produzione della Cina urbana moderna può essere collocato a partire dal 1980 infatti, nella fase precedente, dalla stagione del Grande Balzo in Avanti e della Riforma Culturale degli anni Cinquanta/Sessanta fino alla stagione delle quattro modernizzazioni (*Sì gè xiàndàihuà*) e della "Politica della Porta Aperta" (*kai feng*), il ruolo della spazialità urbana è rimasto del tutto secondario. Il tasso di costruzione si è attestato su valori di crescita minimi e legati a esigenze industriali, a differenza del tasso di sviluppo di quest'ultimo settore, incentivato dalle politiche del grande balzo in avanti[4]. L'obiettivo di mantenere un alto ritorno economico produttivo dal comparto industriale statale, limitando al minimo la crescita e la spesa dedicata all'urbanizzazione, ha caratterizzato con una certa uniformità gli anni '50 '60 e '70, tanto da essere definito periodo della "*under-urbanization*"(Chan, 2010). All'interno di questo sistema la necessità di produrre città era ridotta tanto per la difficoltà di spostamento e di immigrazione, quanto a causa delle politiche di controllo demografico. Politiche che imponevano una conservazione del numero di cittadini per nucleo familiare e, per la grande maggioranza della popolazione, la persistenza all'interno del contesto regionale d'origine. Uno degli strumenti più efficaci impiegato dalle istituzioni governative per controllare i flussi e le possibili pressioni verso le città o regioni più benestanti è stato l'Hukou, sistema di registrazione familiare, tutt'ora in vigore seppur in forme evolute, introdotto nel 1958 dall'Assemblea Nazionale del Popolo con l'approvazione della legge sulla cosiddetta "registrazione familiare della Repubblica Popolare Cinese" (Chan, Zhang 1999). Questa minima crescita urbana legata alla produzione si è diffusa, quindi, tanto nelle piccole città e nei villaggi agricoli, quanto nelle città più grandi all'interno di impianti produttivi indipendenti e facenti riferimento a piani strategici nazionali (*danwei*). La geografia dello sviluppo industriale si presentava così come sufficientemente uniforme con le grandi industrie poste in diretta prossimità delle grandi metropoli e una serie di attività estrattive e militari diffuse in gran parte delle regioni interne. Sottolineando come lo sviluppo, per quanto basso, risultasse particolarmente distribuito. La fortuna delle regioni rurali consisteva nel poter attrarre un bacino di manodopera in possesso dell'Hukou rurale, ma in surplus nelle aree agricole. Ciononostante, questa crescita urbana non si è dimostrata d'innesco ad una corrispondente crescita dei consumi o miglioramenti rilevanti delle condizioni sociali (Kirby, 1985; Ma & Lin, 1993), ne ad una collocazione dello spazio fisico all'interno di una narrazione politica, nutrita ancora fortemente da iconografie politiche e propagandistiche di natura industriale e militare.

4 Nel periodo compreso tra il 1952 e il 1978, la quota del GDP referente alla produzione industriale aumentò del 27%, passando dal 17,6% al 44,4% del totale. Nello stesso periodo, invece, il tasso di urbanizzazione (la percentuale di popolazione urbana su quella totale) aumenta solo del 5%, dal 12,5% al 17,9% (Wang, 2011)

2.3.2 – 1978-1988

La seconda fase inizia a partire dalla stagione riformista inaugurata da Deng Xiaoping ed è identificabile come un'urbanizzazione rurale in relazione all'industrializzazione fino al 1988 e con intensità minore nel decennio successivo. Lo sviluppo delle piccole città è stato caratterizzato da una traiettoria di "urbanizzazione dal basso", seppur promossa a livello centrale (Ma & Lin, 1993), durante la quale un significativo miglioramento del processo agricolo ha consentito il passaggio ad una struttura economica basata sulla produzione industriale (Shen, 2006).

In questa fase, infatti, il controllo sul tasso di urbanizzazione, pur in forte misura ancora dipendente dal controllo statale, è stato maggiormente accettato in relazione ad una nuova forma di industrializzazione. È in questo periodo che il processo di industrializzazione rurale è promosso attraverso la nascita delle *Township and Village Enterprises* (TVEs), una forma inedita di imprenditorialità statale dove le istituzioni locali, collettive e talvolta anche familiari trovano un proprio spazio sociale ed economico di espressione e indipendenza (Zhu, 2000). Queste imprese di villaggio, in seguito all'implementazione del sistema di responsabilità familiare nelle campagne e all'allentamento del controllo statale su diversi aspetti dell'economia agricola, hanno contribuito alla creazione di un'economia rurale. I vantaggi osservati dalla crescita delle TVEs erano rappresentati dall'assorbimento della forza lavoro in eccesso prodotta dalla volontà del governo centrale di modernizzare l'agricoltura, alleviando così una povertà rurale piuttosto diffusa. Il divario tra condizioni rurali e condizioni urbane viene ridotto dal miglioramento degli standard di vita dei nuovi migranti. In questo modo, nuove opportunità lavorative per milioni di persone delle zone rurali consentono l'uscita da condizioni di povertà diffusa. Le TVEs hanno contributo in modo importante alla creazione di posti di un tessuto produttivo, infatti, se si guarda al numero di persone impiegate all'interno di queste imprese è riconoscibile un notevole aumento durante questo periodo[5] (Wang & Hu, 1999).

L'ampliamento di nuovi centri urbani centrati sulla produzione collettiva o l'espansione dei villaggi in relazione alle proprie TVEs ha impresso un'accelerazione al fenomeno migratorio interno che a lungo non ha consentito l'accesso ai migranti ai servizi dedicati all'ambito urbano, riducendo ulteriormente le possibilità di cambiare il proprio status come sintetizzato dallo slogan "*enter the factory but not the city*" (Watters & Mcgee, 1997). Lo sviluppo industriale

5 Alla fine degli anni Ottanta, queste imprese fornivano impiego a più di 90 milioni di operai. Nel 1985, il settore dell'industria rurale contribuiva al 16,1% del prodotto industriale dell'intera nazione (China Township and Village Enterprises Yearbook, 1978-1987).

diffuso è stato uno stimolo per un primo importante sviluppo urbano dal carattere ancora rurale, contribuendo a rallentare la migrazione verso le grandi città. Dal punto di vista amministrativo, durante gli anni '80 sono rapidamente aumentati il numero di insediamenti riconosciuti come città dal governo centrale. Inoltre, il ruolo del governo locale in rapporto al mondo imprenditoriale e agli organi centrali inizia a ricoprire una certa importanza. Dal punto di vista economico, si verifica uno spostamento della manodopera dal settore della produzione agricola al settore industriale-manufatturiero, ma anche edile, con una porzione ancora residuale, ma crescente, nel commercio e nei servizi. Inoltre, l'aumento di possibilità lavorative consentiva un rapido *turnover* professionale e un controllo dei tassi di disoccupazione anche per manodopera femminile, di basso livello o senza istruzione. Dal punto di vista spaziale, la stabilità fornita dall'occupazione industriale da avvio ad un processo di conversione dei villaggi rurali verso un immaginario urbano, attraverso l'infrastrutturazione di reti e viabilità in asfalto, oltre a edilizia residenziale e produzione di spazi pubblici (Qian & Xue, 2017).

Questo fenomeno di sviluppo rurale rallenta verso la metà degli anni Novanta e in particolare dopo l'entrata del Paese nell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) nel 2001, con un conseguente aumento del livello di competizione tra realtà locali e consacrando definitivamente le regioni costiere a livello nazionale ed internazionale (Kung & Lin, 2007).

2.3.3 – 1988-2001

La terza fase è rappresentata da un'urbanizzazione guidata dalle riforme terriere. I risultati ottenuti dalle riforme sulla legislazione della terra in ambito rurale della fine degli anni Settanta hanno incentivato il governo centrale a promuovere ulteriori riforme e investimenti nell'ambito urbano attraverso una serie di politiche adottate a partire dal 1984. All'interno di questo quadro, significative sono state le azioni di attrazione e agevolazione degli investimenti esterni, concentrati nella maggior parte in determinate aree sperimentali. Dal punto di vista politico e amministrativo, fino agli anni '80 i diritti di proprietà sulla terra erano una prerogativa statale o collettiva, impedendo di fatto, la possibilità di scambio, in quanto l'assegnazione d'uso era l'unico strumento. In seguito alle riforme e all'introduzione delle imprese private, tra cui le prime imprese straniere per lo più sotto forma di *joint-venture*, diverse città costiere iniziarono a chiedere arbitrariamente una quota per l'utilizzo del terreno urbano (Han & Yan, 1999).

Questa pratica diffusasi fino a raggiungere un livello di normalità, è stata ufficializzata in occasione del settimo Congresso Nazionale nel 1988, dando il via ad una nuova pagina dello sviluppo urbano caratterizzato dalle transazioni legali

del terreno[6]. In questo modo, a livello amministrativo anche il ruolo dei governi locali ha visto un aumento in termini di autonomia e libera iniziativa (Yeh et al., 2011). Inoltre, l'introduzione delle riforme sul sistema abitativo residenziale di fine degli anni Ottanta è stato un vettore verso un aumento del valore del terreno urbano favorito da una carenza di alloggi e dall'entrata sul mercato immobiliare delle unità di lavoro dopo la fine della loro assegnazione nel 1988. L'impulso pianificato delle riforme sulla casa ha stimolato uno sviluppo nel mercato immobiliare e nella crescita economica, con conseguente crescita urbana all'interno della quale è possibile riconoscere un'ambizione nazionale verso la città. Questa fase riformista in ambito urbano e infrastrutturale, come era successo in passato per le *open coastal cities* e le zone economiche speciali (*jingji tequ*), viene inizialmente testata solo in alcune città. In particolare, in quelle aree nelle regioni costiere del sud della Cina alimentando così i poli di nucleazione che costituiscono le contemporanee *mega city regions* (Shen, 2006; Shen et al., 2002). In questo modo, agglomerati di città vicine sono diventate aree metropolitane tra le più sviluppate. Tra queste, le più note sono la regione del delta dello Yangtze, quella del delta del fiume delle Perle e la regione del Jing Jin Ji. Questa fase di apertura e sviluppo delle regioni costiere segna un effetto duale, da un lato l'inizio di una fase di internazionalizzazione, globalizzazione, crescente competitività internazionale e collocazione del Paese all'interno del quadro economico ed industriale globale che si consoliderà nel tempo. All'opposto, la concentrazione di capitali e tecnologia in determinate regioni, ha dato origine ad una disomogeneità interna per quanto riguarda gli standard di vita, riattivando così disuguaglianze e pressioni migratorie.

2.3.4 - 2001-2013

Se per anni in Cina la crescita del settore terziario è stata limitata o non sponsorizzata direttamente, la fase che inizia con l'ingresso del Paese all'interno del WTO, segna uno sviluppo economico e spaziale fortemente relazionato con gli scambi commerciali. Questa fase può essere identificata come quella dell'urbanizzazione condotta dal comparto terziario, individuato dal governo come un vettore in grado di aumentare la qualità della vita e dello spazio urbano, parallelamente all'intrinseca capacità di occupazione urbana. La crescita dell'industria dei servizi ha generato un rapido aumento del reddito pro capite urbano, polarizzando investimenti e crescita attorno alle regioni già più sviluppate. La produzione dello spazio cinese subisce due importanti cambiamenti in questa decade. Da un lato l'urbanizzazione non è più solo una conseguenza secondaria della crescita e dello sviluppo, ma assume

6 Le innovazioni principali si traducono in tre caratteristiche: una tassazione terriera, richiesta a chiunque intende disporre di suolo urbano, comprese le collettività lavorative e privati cittadini; la separazione tra diritto di uso e proprietà, nel quale lo stato mantiene la proprietà e l'uso è in concessione; un sistema a dicotomico in cui l'assegnazione amministrativa precedente coesiste alla nuova regolamentazione.

a pieno titolo il ruolo come strumento per la produzione di ricchezza. Tanto che nel 2001, per la prima volta, la parola urbanizzazione (*chengshihua*) appare nel decimo piano quinquennale (2001-2005) tra gli obiettivi per perseguire lo sviluppo nazionale. L'altro fattore inedito è l'impiego strumentale della produzione dello spazio, specialmente di grandi edifici e spazi pubblici, demandata a professionisti internazionali al fine di esprimere il volto più globalizzato del Paese, all'interno di un processo di *ri-branding* nazionale.

2.3.5 – 2013 - 2018

La linea dell'attuale presidente Xi Jinping, con una notevole abilità politica, è stata capace di costruire nel Paese una percezione di continuità. Un governo di sviluppo apparentemente lineare anche se, nella sostanza, molte delle direzioni precedenti sono state alterate se non del tutto invertite. Il paradigma di sviluppo urbano è certamente tra questi, passando dalla costruzione di *megacities* come stereotipi di capitali della globalizzazione nella zona costiera, all'attuale fase di sviluppo della Cina occidentale dalla ritrovata attenzione al locale. La crescente attenzione alla riduzione delle pressioni migratorie, alla costruzione di un sistema nazionale in grado di sviluppare un solido mercato interno, assieme ad un'attenzione crescente per gli aspetti della sostenibilità e della qualità di vita, rappresentano le principali fondamenta concettuali che nell'ultimo decennio hanno alimentato piani e strategie di sviluppo. Se, infatti, la grande metropoli ha assunto tra gli altri connotati, anche quello del polo dell'inquinamento, della frenesia, e dell'estrema competizione; le città di dimensioni inferiori, precedentemente associate ad un sottosviluppo, godono ora di una rivalutazione tanto simbolica quanto economica. Una crescente distribuzione del benessere e delle occasioni lavorative ormai non più concentrate solo nei poli della globalizzazione cinese, diventano incentivi per l'emergente *middle class*, o borghesia cinese, di riappropriarsi di ritmi e spazi di vita in contesti allineati alle attuali ambizioni, cioè verso un ritrovato equilibrio con l'ambiente naturale tradizionale. In questo contesto, i principali luoghi dello sviluppo sono centri urbani di dimensioni sufficientemente grandi per affrancarsi dall'immagine di *disconfort* associata ancora al panorama rurale, ma contemporaneamente capaci di offrire dotazioni di servizi e spazi contemporanei. Uno sguardo diretto all'esterno delle forme di urbanità più estreme e dense che si riferisce tanto a realtà costiere meno edificate, ad insediamenti nelle pianure interne dalla vocazione agricola e naturale, ed anche nelle regioni montane all'interno di corridoi trasportistici sufficientemente antropizzati. Uno sviluppo guidato principalmente da una libertà delle singole municipalità e contee che ha generato un'elevata competitività territoriale all'interno della quale vengono indirizzati investimenti pubblici quanto privati. Una direzione politica che nella dialettica produce una diffusa ambizione sociale, rappresentata da un ritorno nazionalista ai luoghi di origine della cultura e dell'autentica Cina.

2.4 La costruzione infrastrutturale

All'interno del quadro infrastrutturale cinese, quello ferroviario, all'interno del nuovo *ranking* che le politiche del go-west hanno plasmato, è tornato ad essere uno strumento di primaria importanza a livello strategico nazionale durante l'ultimo decennio. Tra le varie reti infrastrutturali, il periodo oggetto di studio esprime una polarizzazione degli investimenti ed energie pubbliche a favore della rete portuale costiera e soprattutto della rete ferroviaria ad alta velocità. Un ruolo di primaria importanza che, dagli anni '70 fino ai primi anni del nuovo millennio è stato di dominio della rete stradale e automobilistica. Un fattore non solo pianificatorio ma anche sintomo della costruzione della classe media con la conseguente diffusone di veicoli privati, fattore che ha avuto un'accelerazione eccezionale e ha plasmato largamente le aree urbane ed extraurbane nella struttura e nella gerarchia degli spazi aperti (Xi & Mejias Villatoro, 2020).

Parallelamente all'infrastrutturazione automobilistica, dedicata alle percorrenze di prossimità o verso località isolate, gran parte della mobilità personale interregionale e soprattutto internazionale è stata a lungo affidata allo sviluppo della rete aerea o verso le vie d'acqua per quanto riguarda le merci. Anche in questo caso l'aumento di areoporti internazionali ha contribuito in maniera plastica a collocare simbolicamente la Cina all'interno del panorama competitivo globale. Il recente successo della mobilità su rotaia, soprattutto per il trasporto di persone, sugellato dall'importante impegno economico ribadito nei recenti piani quinquennali, si basa su due fattori principali. Dal punto di vista tipologico la rete ferroviaria ad alta velocità si presta per essere il miglior compromesso tra una velocità di connessione molto alta senza rinunciare a creare una rete fisica in grado di inanellare una pluralità di città di piccole dimensioni all'interno di corridoi.

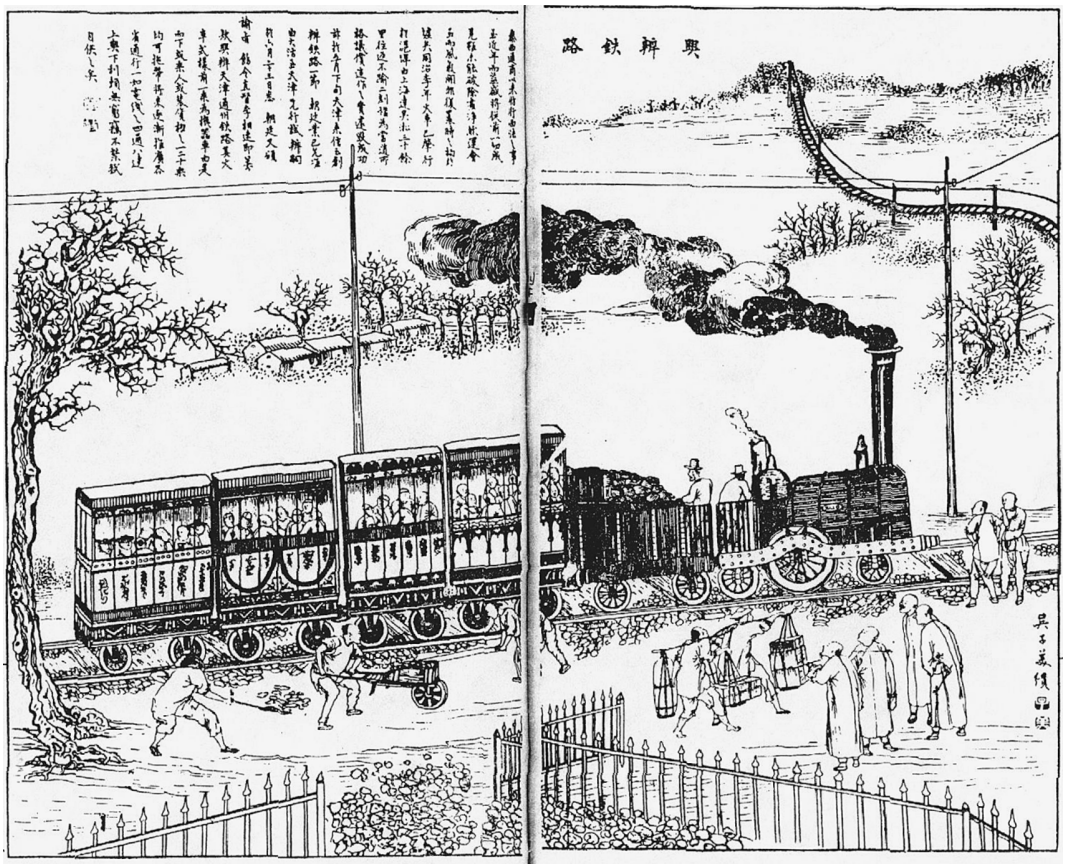
Dal punto di vista tecnologico, invece, grazie ad un'articolata letteratura di settore la soluzione ferroviaria si è ampiamente dimostrata una scelta programmatica vantaggiosa per il trasporto di persone in termini, economici, energetico-ambientali, di sicurezza e di scalabilità nel tempo (Chuang & Johnson, 2011). Una soluzione che sembra combinare i vantaggi della rete aerea data l'alta velocità, con la capillarità territoriale urbana ed extraurbana della viabilità su gomma, in grado in grado di originare reti policentriche in grado di assorbire grandi aree metropolitane e territori diffusi, raggruppati attorno ad assi (Yang et al., 2017). Quindi la rete ferroviaria ad alta velocità è divenuta nel tempo la soluzione scelta democraticamente da ogni fascia sociale per gli spostamenti di lunga percorrenza (Shi et al., 2019). Ciò

detto, esistono criticità associate alla sostenibilità dello sviluppo HSR che vanno considerate nel loro impatto generali, tra cui l'aumento dei tassi di inquinamento attorno alle città più dense date dal maggior numero di spostamenti (Li, Strauss & Liu, 2019). Inoltre la sostenibilità economica si presenta opposta tra le brevi ed affollate tratte tra metropoli e quelle lunghissime e sottoutilizzate connessioni interne. Se il bilancio generale assume connotati positivi sul lungo termini, è evidente come il rapporto tra costi di costruzione e numero di passeggeri sia un fattore molto disomogeneo (Wang, 2015).

Ciò detto, la strategia ferroviaria, seppur a velocità meno elevate, appartiene a pieno tutolo alla Storia cinese, recente e non, collaborando in modo rilevante alla costruzione della propria modernità già dal periodo imperiale, partendo da alcune prime sperimentazioni già nel 1870 che proseguono fino ad oggi. Una filogenesi incentrata sull'infrastrutturazione ferroviaria cinese è identificabile come una metafora delle fasi politiche e sociali attraversate dal Paese, dall'epoca imperiale al presente. Nel ripercorrere sinteticamente il processo di costruzione di una delle nervature urbane ed economiche nazionali più estese, si è scelto di fare affidamento a una suddivisione temporale consolidata e riscontrabile nella letteratura cinese che guarda al recente passato (Wang et al., 2009) per un totale di cinque fasi: 1860-1911, 1911-1949, 1949-1990, 1990-2008, 2008-2018.

2.4.1 1860 – 1911

Le origini della storia ferroviaria si perdono in un passato lontano ed aneddotico, caratterizzato da dubbi nei confronti di una modernità di matrice europea in un paese ancora a guida imperiale, frequentemente occupato e in guerra, alla spasmodica ricerca di una nuova identità. Le prime tracce di binari sembrano risalire al 1864, anno in cui un commerciante inglese di nome Durand avrebbe costruito a proprie spese, poco fuori la porta *Xuanwu Gate* della capitale Pechino, un tracciato sperimentale lungo circa 600 metri con l'intento di esibire questa tecnologia presso la corte dell'imperatrice Cixi. La tratta, però, è stata immediatamente smantellata sotto consiglio della porzione più conservatrice di ministri e funzionari, sostenendo una generale incompatibilità tra ferrovia e i principi del *Feng Shui*. Un secondo caso è riconoscibile dodici anni più tardi, quando nel 1876 la linea *Zhabei – Wusong* a Shanghai viene costruita da compagnie inglesi con il benestare della concessione americana, realizzando una tratta di quindici chilometri capace di connettere *Wusong* – una località portuale sul fiume *Yangtze* – con il centro urbano e commerciale di Shanghai (Pong, 2008). Dopo attese, vicissitudini burocratiche e pressioni a partire da metà secolo e durate quasi venti anni, viene iniziata la costruzione - non del tutto legittimata – a mano degli inglesi, all'epoca in grado di vantare i recenti risultati



Img. 2: Wusong Railway, 1884. Dianshizhai huabao, no. 12, 1884

ottenuti in India. Il cantiere viene completato attraverso la costituzione di società di facciata e acquistando terreni, pur non ottenendo i permessi per l'uso a scopo ferroviario a gestione inglese. Il destino dell'opera, anche in questo caso, è di circa un anno, dovuto alla posizione dei funzionari imperiali. Questi ultimi sostenevano che la ferrovia avrebbe agevolato possibili penetrazioni militari dalla costa verso l'entroterra, aumentato divari sociali e creato concorrenza al comparto dei trasporti fluviali, oltre che costruire linearità territoriale non compatibili con la filosofia *Feng Shui*. Quest'operazione si conclude con l'acquisto della tratta ad un costo pari a dieci volte il prezzo di realizzazione, da parte del vicerè Qing Shen Pao-chen, con lo scopo di smantellare la linea nel 1877. La proposta iniziale di reimpiegare tecnologia e materiali a Taiwan a scopo minerario rimane incompiuta e la demolizione genera proteste da parte della popolazione e dei mercanti della regione portuale.

Nel 1881, indipendentemente dalle spinte delle compagnie internazionali, il governo imperiale promuove una linea di 9,7 chilometri tra Tangshan a Xugezhuang progettata per il trasporto del carbone, seguendo e ampliando l'esempio di una linea mineraria sull'isola di Taiwan movimentata da cavalli e asini. Questa linea, inizialmente concepita in concomitanza e a completamento di un canale mercantile nei pressi della città di Tangshan, diventa presto il pretesto per fondare nel 1886 la prima compagnia di gestione ferroviaria, la *Kaiping Coal Transportation Railway Company* (abbreviata anche come *Kaiping Railway Company*) derivante dalla società mineraria *Kaiping Mining Bureau*. Gli anni successivi hanno segnato il successo e l'ampliamento della linea fino alla città di Lutai, connessa nel 1887 e l'anno successivo fino a Tianjin, gettando le basi per lo standard dimensionale cinese[7]. A partire dall'esperienza e dal successo di questa linea, la *Kaiping Railway Company* diventa nel 1887 la prima forma di "*China Railway Company*" sotto la dinastia Qing. Nonostante queste prime sperimentazioni abbiano contribuito a costruire lentamente una fiducia nella modernizzazione portata da questo strumento, la sconfitta durante la prima guerra sino-giapponese è stata d'innesco a convincere definitivamente la dinastia Qing ad accelerare il piano di modernizzazione nazionale. L'apertura ad investimenti internazionali in ambito ferroviario, al pari di quanto già consolidato in ambito minerario, diventano così legittimati ed attivano una prima filiera embrionale della costruzione infrastrutturale in Cina. A partire dal 1895 la creazione di una vera e propria rete inizia a prendere forma, alimentata da un sistema promosso e realizzato con diversi contributi stranieri[8]. Un'operazione che ha permesso di pianificare 6.500 chilometri di nuova costruzione entro la fine del

7 Lo standard di scartamento dei binari per le ferrovie cinesi viene scelto di 1435mm per uniformità al sistema britannico dal momento che la Cina non produceva acciaio e la maggior parte dei binari e dei locomotori proveniva dal Regno Unito.

8 Le linee Shanghai-Nanjing Railway (1905-1908) e la Kowloon-Canton Railway (completata nel 1911) è stata promossa dagli Inglesi. I francesi hanno prodotto la linea sino-vietnamita tra Kunming e Haiphong (1904-10), di 855 km. I tedeschi costruirono la ferrovia Jiaoji tra Qingdao e Jinan (1899-1904) di 393 km nella provincia di Shandong. Gli industriali britannici e tedeschi costruirono congiuntamente la ferrovia Tianjin-Pukou (1898-1899). Gli americani costruirono la ferrovia Canton - Sam Shui (1902-1904) nel Guangdong. La Russia zarista costruì la ferrovia della Manciuria meridionale e la China Eastern Railway (1897-1901) come scorciatoia per la linea Transiberiana.

secolo. Un lento, ma progressivo sviluppo che nel 1911 era quantificabile con una lunghezza totale di 9.292 chilometri di ferrovie attive, ancora generalmente a nord del fiume Yangtze e in particolare concentrate intorno a Pechino, in direzione delle principali città imperiali e delle concessioni europee. Ciononostante, la maggior parte delle città e delle regioni non godevano ancora di un collegamento ferroviario[9].

2.4.2 1911 – 1949

Lo sviluppo congiunto della rete tra compagnie europee e governo centrale, se inizialmente è stato uno strumento per velocizzare e concretizzare la realizzazione delle prime linee, nel tempo ha iniziato a produrre tensioni interne in favore della possibilità di uno sviluppo autonomo che consentisse una gestione degli investimenti e dei guadagni totalmente cinese. A partire dal 1904, il governo imperiale concede alle province locali la libertà di organizzare in autonomia proprie compagnie ferroviarie e, nel 1907, già quindici governi provinciali avevano formato le proprie società di costruzione e gestione ferroviaria, potendo raccogliere fondi attraverso la vendita di azioni e l'imposizione di nuove tasse. La ferrovia *Pechino-Zhangjiakou*, costruita dal 1905 al 1909, è stata la prima ferrovia ad essere progettata e costruita con soli fondi dell'autorità locale cinese, seguita dalla ferrovia *Shanghai-Hangzhou*, lunga 189 chilometri e completata nel 1909. Durante il 1911, alcune di queste compagnie cinesi sull'orlo del fallimento erano tornate di interesse per le potenze straniere che, esercitando pressione sul governo Qing, miravano a rilevare gran parte delle imprese. La scelta arriva nel maggio del 1911, quando il governo Qing procede verso la nazionalizzazione delle compagnie ferroviarie, sottraendole alla precedente gestioni dalle amministrazioni locali, per impegnarle successivamente con banche straniere in cambio di prestiti. L'annunciata nazionalizzazione ha provocato una feroce opposizione pubblica soprattutto nelle provincie che maggiormente avevano riposto i loro interessi e guadagni nel progetto ferroviario, come lo Sichuan, portando alla formazione del "Movimento per la protezione delle ferrovie" che fu d'innesco per lo scoppio della *Rivoluzione Xinhai* conclusasi con la fine dell'era dinastica imperiale cinese.

Dopo il 1911 la Repubblica di Cina, anche grazie a figure di spicco come Sun Yat-sen, dovette combinare lo sviluppo infrastrutturale con le continue guerre e occupazioni pur credendo nelle potenzialità legate alla realizzazione ferroviaria già dimostrate nel decennio precedente. L'avanzata giapponese in Manciuria, proseguita dal primo decennio del 1900 fino alla seconda guerra mondiale, segnò uno sviluppo della rete decisivo (Ginsburg, 2017), grazie allo nascita di una serie di compagnie

9 Tra il 1885 e il 1905 anni furono costruite rotte Pechino – Hankou, Harbin – Dalian, Harbin – Suifenhe, Qingdao – Jinan, Pechino – Shenyang e Pechino – Shanghai.

filo-giapponesi e attraverso l'acquisto di porzioni già realizzate da Russia e Cina[10]. Di conseguenza, questa fase è caratterizzata dal completamento di alcune linee già previste, ma soprattutto da un'alta densificazione ad opera giapponese nella regione nord-orientale. Ciononostante, molte ferrovie esistenti sono state danneggiate e poche nuove linee sono state costruite, comportando di fatto una compensazione quantitativa tra nuova costruzione e demolizione tra il 1937 (con 21.810 chilometri) e il 1949 (Escherick, 1999). È così che il tessuto ferroviario che la Cina eredita in uscita dalla seconda guerra mondiale è un sistema ancora molto diviso e segnato da un uso militare, dallo sfruttamento delle risorse e da una geografia di occupazione e disparità pianificatoria molto elevata.

2.4.3 1949 – 1990

Dopo l'istituzione della Repubblica Popolare Cinese, l'economia nazionale è entrata in un periodo di ripresa e, attraverso il programma del governo di Mao Zedong, lo sviluppo ferroviario è divenuto oggetto di una stagione di investimenti. Nella prima parte di questo periodo, il governo centrale cinese era l'unico investitore, proprietario, operatore e gestore del sistema ferroviario, con un'economia altamente pianificata[11].

Le ferrovie diventano presto la modalità di trasporto di riferimento nazionale attraverso nuove linee concentrate nei distretti minerari e nelle aree forestali. L'interruzione delle relazioni diplomatiche all'inizio degli anni '60 con l'Unione Sovietica e gli Stati Uniti d'America, è stata d'innesco a un processo che ha messo la sicurezza nazionale al centro, con priorità nello sviluppo ferroviario e industriale. Di conseguenza, il principale investimento per il trasporto si è concentrato nelle zone montuose occidentali come Sichuan, Guizhou, a sud dello Shanxi e ad ovest delle province di Henan, Hubei e Hunan, vale a dire nelle aree interne individuate per lo sviluppo del piano industriale del "Terzo Fronte"[12] (Meyskens, 2015). È in questa fase che la Cina interna vive una prima infrastrutturazione di tipo industriale-

10 Ne sono esempi la *South Manchuria Railway Company* del 1906, chiamata anche "Compagnia giapponese delle Indie Orientali". Dal 1912 al 1931, si formarono numerose compagnie ferroviarie private, poi nazionalizzate e unite per formare la *Manchukuo National Railway* a cui nel 1935 si unì, attraverso l'acquisto, la porzione nord della *Chinese Eastern Railway* dall'Unione Sovietica. Furono fondate molte altre compagnie ferroviarie nelle parti della Cina, tra cui la *North China Transportation Company*, la *Central China Railway* e la *East Manchuria Railway* comportando uno sviluppo nella sola regione occupata di circa il 50% del totale a termine della seconda guerra sino-giapponese nel 1945.

11 Nel primo "Piano quinquennale" (1953-1957), il governo ha sottolineato l'espansione del sistema di trasporto per includere carbone, grano e legname e oltre il 60% degli investimenti infrastrutturali (9,015 miliardi di RMB) è stato utilizzato per la costruzione ferroviaria come ad esempio la ferrovia Baoji-Chengdu, o i 1900 km tra Lanzhou e Ürümqi costruiti tra il 1952 e il 1962.

12 Nello specifico, si fa qui riferimento al piano di industrializzazione delle zone più impervie del paese varato da Mao durante gli anni Sessanta del secolo scorso. Un piano nato per ragioni di sicurezza al fine di infrastrutturare un entroterra produttivo protetto da possibili attacchi militari dalla costa. Un'operazione che si rivelò particolarmente costosa e che ebbe importanti ripercussioni sulle scelte delle politiche industriali che seguirono.

militare che comporta un rapido aumento della lunghezza totale della rete fino al 1975 (Comtois, 1990). A seguito della Rivoluzione Culturale (1966-1976) la strategia di sviluppo economico ha limitato la costruzione a sole poche nuove linee principali come *Guiyang – Kunming, Chengdu – Kunming, Changsha – Kunming e Pechino – Taiyuan*. La stagione riformista inaugurata da Deng Xiaoping segna, anche per il settore ferroviario e trasportistico, una strategia di sviluppo concentrata nella regione costiera orientale. Infrastrutturazione che sposta quello che per quasi un secolo è stato il baricentro della rete nazionale, Pechino, verso le regioni della costa sud, che in questo decennio si riconfigurano, per diventare tra i maggiori hub logistici e produttivi del continente. In questa fase di transizione, diverse linee sono state costruite e aggiornate[13]. Le politiche di aperture restituiscono al settore la possibilità di diversificare le fonti di finanziamento, includendo tanto i governi locali, quanto prestiti da organizzazioni internazionali o capitali stranieri[14]. La ristrutturazione economica post ‘80 ha prodotto un rapido sviluppo economico concentrato in alcune aree dal peso rilevante a scala nazionale, ma contemporaneamente ha aumentato la disuguaglianza regionale (Yang et al., 2018).

La direzionalità della rete ferroviaria si è progressivamente ampliata verso l’area costiera e sud-orientale, e in parte minore verso le regioni sud-occidentali e nord-occidentali, fino a raggiungere una lunghezza di 53.378 chilometri nel 1990, con un tasso medio di costruzione di 770 chilometri all’anno tra il 1950 e il 1990. All’inizio degli anni ‘90, la strutturazione ferroviaria cinese aveva formato una rete in grado di connettere più del 60% dei centri urbani, divenendo per la prima volta uno strumento attraverso il quale la costruzione di una rete interregionale nazionale sembrava possibile.

2.4.4 1990 – 2008

Se durante il periodo maoista l’infrastrutturazione nazionale ricopriva un ruolo di strategia politica ed economica legata all’industria e alla difesa militare, il periodo successivo al 1978 utilizza il palinsesto della mobilità come base sul quale costruire una modernità economica e sociale di respiro internazionale, attraverso corridoi e hub commerciali. Non solo in queste due differenti fasi la modalità di investimento nelle infrastrutture denuncia e sottolinea la linea politica più ampia, ma la localizzazione dello sviluppo assume valori programmatici più profondi, associando gli investimenti costieri ad una competitività ed una apertura internazionale, in antitesi alla natura

13 Il tratto Hengyang – Guangzhou (parte della rotta Pechino – Guangzhou) è stato ricostruito come un doppio binario e la linea Datong – Qinghuangdao è stata costruita ed elettrificata.

14 Mentre la maggior parte dei finanziamenti congiunti proveniva dai governi locali, diverse linee ferroviarie sono state parzialmente finanziate da capitali stranieri negli anni ‘80. Ad esempio, la prima ferrovia in joint-venture è stata la Sanshui – Maoming Route, cofinanziata dal Ministero delle Ferrovie, dalla provincia del Guangdong e dalla Banca asiatica di sviluppo, gestita dall’ufficio ferroviario di Guangzhou.

tradizionale e rurale del *west* cinese. Allo stesso modo, dopo la metà degli anni '90, la Cina si è concentrata principalmente sul rafforzamento dei corridoi ferroviari e sull'espansione capillare della rete con l'obiettivo di ridurre le disparità regionali.

A livello centrale, il governo ha adottato una strategia di sviluppo infrastrutturale come forma di decentramento di investimenti dalla regione orientale verso le regioni meno sviluppate occidentali, nordorientali e centrali[15]. Il veloce aumento dello standard di vita e il conseguente più rapido aumento della possibilità di spesa pro capite ha iniziato ad evidenziare la necessità di implementare molte delle linee principali in rapporto al crescente allargamento del bacino di utenza. Esigenza che si è concretizzata, ad esempio, nella costruzione e graduale potenziamento di assi strutturali quali Pechino-Guangzhou, Pechino-Shanghai e Pechino-Shenyang. Oltre a strutturare definitivamente l'attuale rete nazionale e la gerarchia urbana della Cina contemporanea, questa fase sottolinea il maggiore tasso di investimenti in assoluto nel settore dei trasporti[16].

2.4.4 2008 – 2018

Il costante e rapido miglioramento dello standard della popolazione urbana, il crescente mercato interno turistico e d'affari unito all'aumento del potere di acquisto e alla facilità di spostarsi ha reso tuttavia la tecnologia ferroviaria una scelta sempre meno attraente a causa dell'alto tasso di diffusione di autovetture private e dell'accessibilità ai voli aerei[17] (Yang et al, 2018). Tuttavia, l'apertura di una nuova stagione di infrastrutturazione dell'entroterra cinese, non solo dei grandi agglomerati urbani, ma di interi corridoi interregionali, ha segnato la fortuna per la progettazione di una rete elettrica ad alta velocità. Il 18 aprile 2007 è stato lanciato ufficialmente il CRH (*China Railway High-speed plan*) con il quale veniva pianificata una strategia mirata di velocizzazione della rete esistente e parallelamente la costruzione di una nuova rete per l'alta velocità cinese (Guo et al, 2021). Come successo in altri ambiti, la promozione di un piano di questa portata non rappresenta una direzione inedita verso un risultato solo ipotetico, ma piuttosto la volontà di espandere e mettere a sistema i risultati della velocizzazione della rete già sperimentati a partire dagli anni '90. Alcune linee, attentamente scelte nelle grandi regioni metropolitane costiere, sono state teatro di una sperimentazione calibrata nel tempo, come ad esempio la linea Guangzhou-Shenzhen che già nel 1994 veniva considerata ad alta velocità arrivando a 160 chilometri orari. La stessa linea nel 1998 è stata elettrificata e potenziata con

15 In questo periodo sono comparsi i tratti Pechino – Jiujiang, Lanzhou – Urumchi, Baoji – Zhongwei e Houma – Yueshan con un tasso medio di 1500 km di nuova ferrovia / anno.

16 Gli investimenti possono essere quantificati come 1% degli investimenti nei trasporti ogni 1,25% della crescita del PIL (Jin et al., 2005).

17 Fonte dati: Yearbook of China Transportation and Communications, 1980–2008, nel 1950 il 77% della popolazione utilizzava il treno per gli spostamenti, nel 1980 si è passato al 27% e nel 2005 al 6,3%.

tecnologia ferroviaria svedese per raggiungere i 200 chilometri orari, per poi essere aumentata fino a 4 binari per il trasporto congiunto di merci e persone. A partire dal 2004, attraverso l'approvazione da parte del Consiglio di Stato, ha avuto avvio il primo Piano di rete ferroviaria a medio e lungo termine nella storia cinese. Un piano che prevede la costruzione di una rete ad alta velocità dedicata al trasporto passeggeri con un'estensione totale prevista di 13.000 chilometri. L'inizio dei lavori nell'anno successivo consente l'inaugurazione in occasione delle Olimpiadi del 2008 della prima linea HSR cinese interurbana tra Pechino e Tianjin, con una velocità di punta di 350 chilometri orari. A seguire la costruzione della linea HSR *Pechino-Shanghai*, della linea HSR *Wuhan-Guangzhou* e della linea HSR intercity *Shanghai-Nanchino* hanno dimostrato un ritmo di avanzamento estremamente rapido e massiccio. Secondo l'ex ministro delle Ferrovie, l'estensione della rete avrebbe raggiunto entro la fine del 2012 una lunghezza totale di 9.356 chilometri, garantendo il servizio ad un numero totale di viaggiatori giornalieri stimati pari a 1,3 milioni di persone (Lawrence et al., 2019; Chena et al., 2018).

Anche dal punto di vista economico, l'impegno dello stato nello sviluppo infrastrutturale è stato massivo, arrivando a garantire all'interno del 12° piano quinquennale del 2013, un investimento sulla mobilità ferroviaria nazionale di 650 miliardi di yuan (circa 100 miliardi di dollari). Allo stesso modo, questo interesse è confermato nell'ultimo piano nazionale di nuova urbanizzazione (2014-2020), che persegue una connessione alla rete ferroviaria di tutte le città con una popolazione di oltre 500.000 persone entro il 2020. Inoltre, questo consente effetti tangenziali di inserimento delle piccole e medie città interstiziali in quello che va configurandosi come il più ampio sistema urbano-infrastrutturale nazionale del globo.

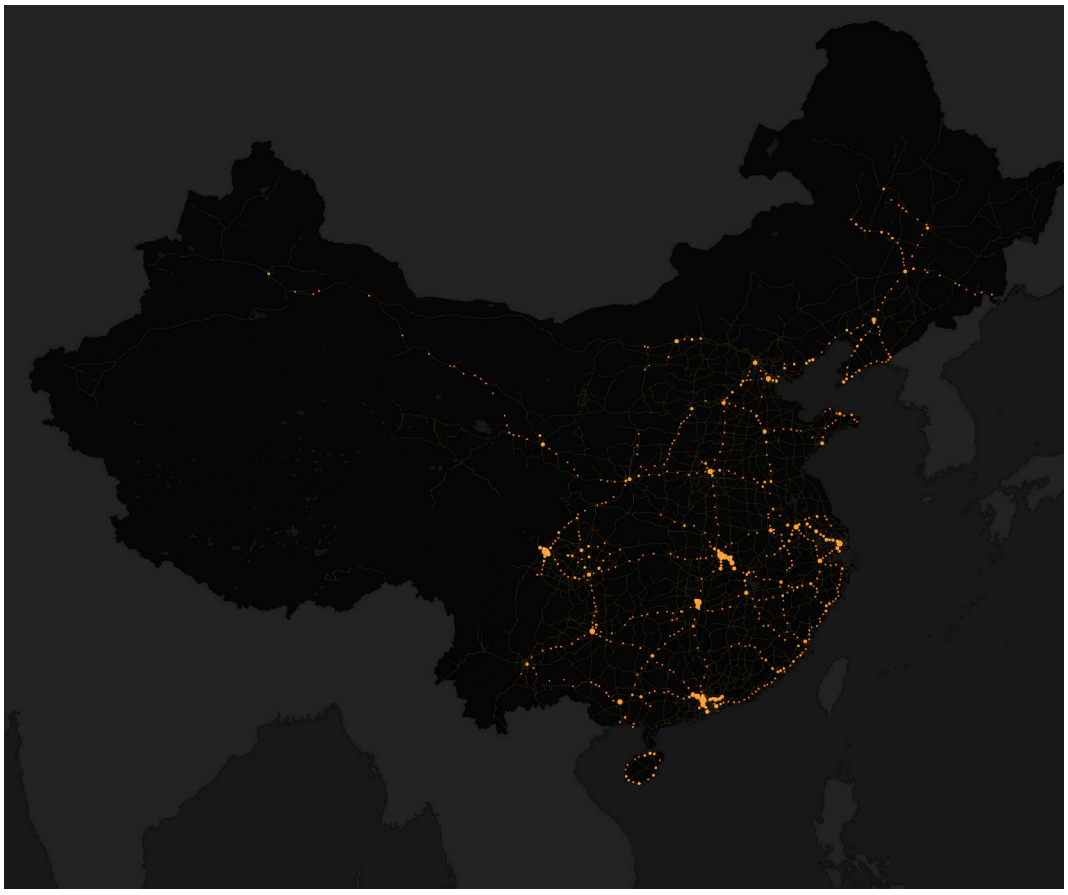
La sinergia tra la costruzione di HSR e lo sviluppo urbano è diventata una questione chiave non solo in termini di potenziale tecnologico, economico e demografico, ma anche dal punto di vista urbano. Molte delle città direttamente interessate dal piano HSR o lungo il corridoio d'influenza, si trovano in una condizione inedita, affrontando le opportunità del passaggio di stato da luoghi della marginalità a nuovi fulcri strategici dello sviluppo urbano-rurale (Qian, 2017). La costruzione di corridoi infrastrutturali genera una nuova forma di accessibilità come definita da Hansen (1959) "il potenziale delle opportunità di interazione" tanto nello sviluppo indipendente, quanto nella condivisione di piani strategici locali e regionali. Il modo in cui le città combinano i programmi locali e le opportunità offerte dalla costruzione dell'HSR, diventa quindi inevitabilmente la questione principale, in grado di definire il futuro sviluppo.

2. 5 Chinese HSR Network

Il tentativo di indagare le forme di espansione delle linee HSR già realizzate costituisce un lavoro particolarmente difficile nell'approccio strumentale. Ottenere dati spazializzati su eventi e trasformazioni in corso in Cina, infatti, non è un'operazione semplice e diventa ancor più complessa se non si intende effettuare un'analisi di fattori quantitativi applicata a modelli di regressione autoreferenziale. Inoltre, la volontà di indagare la realtà spaziale nella sua forma più sincera, imperfetta, incompleta e talvolta contraddittoria, ha condotto alla scelta dell'autoproduzione di un documento scientifico nella forma di un "dataset" in grado di fotografare lo sviluppo ferroviario cinese ad alta velocità in relazione alla dimensione urbana e indagarne le caratteristiche.

I dati costruiti all'interno del dataset, seppur limitati a fattori osservabili e di carattere generale, sono stati la fonte sulla base della quale si sono delineate differenti ipotesi e progetti di ricerca attraverso l'interpolazione con dati appartenenti ad altre discipline, quelle di carattere economico soprattutto. Se dal punto di vista analitico ed economico tali questioni sono state indagate da altri studi paralleli in funzione di nessi di causalità tra connessioni ferroviarie veloci e "*urban vibrancy*" intesa come incremento nel numero di imprese o nei consumi, dal punto di vista spaziale si sono indagate le possibili relazioni tra l'arrivo della linea ferroviaria e la crescita urbana tanto come direzionalità dell'espansione quanto come strumento per il trasferimento di modelli e le trasformazioni attivate da nuovi flussi come quello turistico interno.

La fase di sviluppo e aggiornamento si è conclusa nel maggio 2019 con un tracciamento di 1043 stazioni attraversate da linee di alta velocità, di cui 738 di nuova fondazione e le restanti 305 convertite alla tecnologia alta velocità partendo da stazioni preesistenti. La porzione di casi in cui la stazione ferroviaria tradizionale è stata potenziata per diventare stazione adatta all'alta velocità, è rappresentata dal 29,2% dei casi che si riconoscono principalmente a luoghi interni ai centri urbani di grandi dimensioni. Uno tra i tanti esempi in tal senso è sicuramente la stazione Shanghai South che, inserita all'interno del tessuto urbano stratificato, occupa dal 2006 il sedime di un'area già destinata precedentemente a stazione, ricostruita più volte a partire dalla prima struttura risalente al 1908 e destinata alla sola linea di 177 chilometri tra Hangzhou e Shanghai. Questo tipo di stazioni è stato filtrato e utilizzato in modo marginale solo all'inizio del processo, in quanto l'evoluzione tecnologica verso l'alta velocità di una stazione già inserita in un contesto urbano stratificato, non consente di osservare efficaci trasformazioni sul piano fisico e



Img. 3: Spazializzazione delle stazioni HSR contenute nel dataset © Matteo Migliaccio

morfologico di grado misurabile. Nella restante parte di casi, la nuova fondazione di una stazione dell'alta velocità non corrisponde alla assenza di una precedente stazione inserita nel tessuto urbano, al contrario, gran parte delle città nelle quali viene costruita una nuova stazione extraurbana sono già fornite e attraversate da una linea ferroviaria. La scelta della produzione di una nuova stazione come elemento extraurbano rappresenta una scelta di pianificazione leggibile attraverso differenti ragioni strutturali. Dal punto di vista ingegneristico riguardante la progettazione di linee di mobilità, l'occasione di infrastrutturare la tangente di un polo urbano consente differenti vantaggi, tra cui la maggior semplicità di esproprio e acquisizione dei diritti fondiari all'esterno di centri urbani consolidati, specialmente se in contesti rurali. Inoltre, dal punto di vista dell'efficienza, tanto la morfologia dei percorsi meno lineari all'interno del tessuto urbano, quanto norme sulla sicurezza della mobilità impongono una velocità di percorrenza inferiore all'interno dei centri abitati, e questo in termini trasportistici significa l'accorciamento di tratte dove è possibile mantenere la velocità di crociera a vantaggio delle tratte di velocità rallentata. Infatti, la scelta di interazione tra infrastruttura ad alta velocità e tessuto urbano implica un abbassamento dell'efficienza del trasporto data da una velocità media inferiore e quindi da tempi di percorrenza più lunghi. Un fattore considerabile nei casi dove il centro urbano è oggettivamente molto distante dalle aree extraurbane; quindi, negli agglomerati urbani più estesi (Haixiao & Ya, 2019).

La scelta di individuare nella stazione ferroviaria ad alta velocità un landmark extraurbano, si articola e trova ragioni anche dal punto di vista della pianificazione politica e spaziale urbana cinese. Se, infatti, la crescente produzione urbana, per quanto possa sembrare un fenomeno transitorio si sta configurando nel tempo come una costante tutt'ora valida, il posizionamento di un nodo infrastrutturale diventa l'occasione per condurre e programmare la crescita. La stazione ad alta velocità si configura in questi casi come un elemento valorizzante per la costruzione e futura promozione della *new town*, diventando un attrattore di investimenti e oggetto di marketing spaziale. La linea ferroviaria, oltre a rappresentare figurativamente porte di ingresso e uscita dalla città, costruisce fisicamente una linea di confine oltrepassabile solo in punti consentiti, quindi un futuro confine peri-urbano. Nella maggioranza dei casi, le città di medie e piccole dimensioni inglobate all'interno della rete ad alta velocità generano quindi una *buffer zone* tra la città e la nuova linea con la stazione. In alcuni casi, si tratta di una scelta obbligata dalle condizioni morfologiche e topografiche, in altri casi di una scelta arbitraria di pianificazione. Il campione di stazioni mostra che le piccole e medie città organizzano la fascia di rispetto tra gli elementi come spazio privilegiato per un'espansione che si configura come tramite tra hub logistico e centro urbano. La ricchezza temporale del campione propone differenti fasi di avanzamento nella produzione di questa nuova urbanità[18].

18 Per un'indagine più dettagliata di tali forme di espansione si rimanda al capitolo "3. Rural Small Towns" e all'atlante di mappe che restituisce lo sviluppo urbano in oltre 40 stazioni sul corridoio infrastrutturale selezionato.

Img. 4: Tipologie di espansioni urbane in rapporto all'infrastruttura © Matteo Migliaccio

Nel complesso, ciò che la casistica produce, seppur dai confini astratti, è un catalogo tipologico di risposte urbane che, al variare della distanza tra linea e centro urbano, e dalla dimensione di quest'ultimo, organizza la forma dello sviluppo. La natura dello spazio esterno alla stazione subisce cambiamenti misurabili nell'arco temporale del decennio successivo alla costruzione, da elemento extraurbano a confine urbano, a nuovo polo di centralità, o mantenendo la propria natura di hub extraurbano. Osservando il processo di infrastrutturazione ad una scala extraregionale, la strategia di pianificazione della rete è sintetizzabile attraverso una griglia non rigida disegnata su otto corridoi "orizzontali"[19] e otto "verticali"[20]. Ciò che ne deriva è una struttura composta da una dorsale fatta di linee lunghe circa 2500 chilometri in media e con linee minori che costruiscono estensioni capillari rispetto agli assi principali. Una tale struttura genera tre tipi differenti di interazione tra città e rete ferroviaria: i capolinea (1), generalmente individuati in città dall'elevata rilevanza strategica; gli hub(2), città che hanno almeno due differenti linee in quanto si trovano all'incrocio di corridoi principali o che rappresentano il capolinea di due differenti linee; e infine le città intermedie, cioè quelle città di passaggio che interagiscono con una singola linea all'interno di un corridoio.

Se le prime due tipologie rappresentano un'eccezionalità e spesso coincidono con grandi metropoli, la maggior parte delle relazioni con la linea HSR è costituita dalla terza tipologia di città. All'interno dei corridoi, la densità delle stazioni HSR è piuttosto elevata rispetto agli standard internazionali, infatti la distanza media tra fermate è di 76 chilometri circa, con tassi di densità maggiori nelle aree molto urbanizzate della costa come il delta del fiume delle Perle o attorno alla capitale. La quantità di stazioni all'interno dei corridoi consente di garantire l'accesso al servizio – e allo sviluppo conseguente – ad un vasto numero di agglomerati urbani spesso definiti come "*small towns*" o "*rural towns*" (Kendall, 2015) solitamente isolati dalle grandi realtà metropolitane ed immerse in sistemi rurali-urbani lungo i fondovalle o nelle pianure agricole. Il fenomeno della connessione infrastrutturale come apertura alle possibilità dello scambio può agire sulle città di piccole dimensioni dal carattere ancora rurale come un fattore di innovazione inedito nella storia della Cina degli ultimi decenni. Seppur vero che l'arrivo della linea dell'alta velocità non sia un fattore sufficiente ed autonomo nel generare trasformazioni, risulta evidente come rappresenti una possibilità d'accesso a flussi economici e turistici che le singole realtà hanno la possibilità di sfruttare in differenti modi. La connessione, infatti, diventa il pretesto per accedere al "traffico", inteso come flusso locale e turistico in grado di attivare processi di sviluppo in questo tessuto territoriale urbano-rurale.

19 Gli otto corridoi orizzontali: Changhun-Qiqihaer, Beijing-Lhasa, Jiaoji-Urumqi, Eurasian Land Bridge (Lanzhou-Xi'an), Yangtze River Valley, Shanghai-Kunming Railway (Hukun Line), South Coast, Nanjing-Chengdu.

20 Gli otto corridoi verticali: Beijing-Harbin, East Coast, Beijing-Shanghai, Beijing-Kowloon, Beijing-Guangzhou, Datong-Zhanjiang, Baotou-Liuzhou, Baoji-Kunming

A questo proposito, un'indagine approfondita delle dinamiche spaziali in atto all'interno di un corridoio selezionato – la linea che connette Shanghai a Kunming attraversando un vasto ed eterogeneo territorio dal mare alle montagne tibetane – consente di affrontare i temi della trasformazione, tanto tipologica quanto concettuale, delle "*rural small towns*" cinesi contemporanee. Le motivazioni della scelta di questo specifico asse, espresse nel dettaglio nel capitolo successivo, possono essere riassunti come dinamiche di estremi e contrasti. Si tratta infatti di una linea che contemporaneamente attraversa paesaggi naturali ed ecosistemi tra i più diversi, alcune delle aree più popolose del continente (Shanghai) e parallelamente delle aree quasi del tutto incontaminate (Guizhou e Yunnan). Luoghi, una volta connessi, non solo in grado di produrre fenomeni di trasferimenti, compensazioni o bilanciamenti come nella teoria dei vasi comunicanti, ma anche di produrre nuove forme ibride di territori dai caratteri rurali e paesaggistici dal carattere tecnologico, accessibile e contemporaneo.

3. Shanghai - Kunming

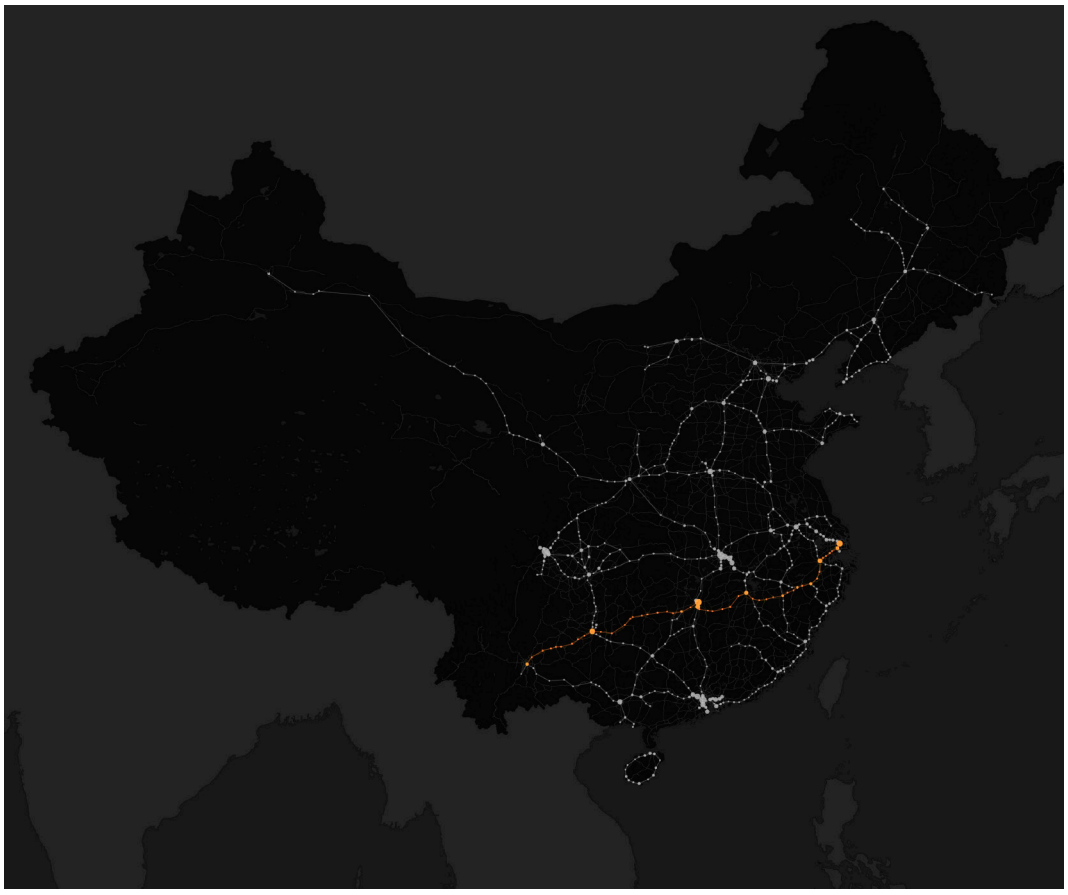
Al presente capitolo viene affidato il ruolo di analizzare il piano di sviluppo ferroviario ad alta velocità attraverso l'indagine approfondita di un singolo corridoio, nella sua condizione passata ed attuale. Un corridoio storicamente usato per parti intermittenti e dall'estensione complessiva di poco più di duemilaseicento chilometri, superando un dislivello complessivo che dal mare giunge a millenovecento metri di altezza. Per far ciò, nella prima parte del capitolo, un inquadramento storico vuole ripercorrere sinteticamente le tappe della strutturazione del corridoio come processo evolutivo; un discorso, seppur locale, di notevole importanza per comprendere come un elemento oggi visibile come unitario abbia al proprio interno una gamma di sezioni del tracciato. Parti differenti per traffico, per tipi di città attraversate e per periodo di costruzione che oggi si presentano, infine, riassunte da politiche e scelte recenti di riorganizzazione dell'infrastruttura che hanno contribuito a consolidarne l'unione. Una storia, che è stata piuttosto difficile da ricostruire a causa delle barriere linguistiche che impediscono l'accesso alla maggior parte dei documenti e che, per questo, è da intendersi come una ricerca continua e in divenire basata su una gamma ampia di fonti. Nel merito, questo capitolo misura e sistematizza i materiali urbani che la linea ferroviaria attraversa entro una selezione, all'interno del dataset di partenza, dei casi ritenuti più interessati. All'interno di questo insieme, si evince una forte eterogeneità, che, letta attraverso una tassonomia relativa a fattori fisici e amministrativi, viene filtrata a favore di un campione comparabile per scala e importanza guardando alle città più piccole e meno rilevanti nel quadro nazionale e regionale.

A seguire, alcune riflessioni rispetto alle necessarie e riconoscibili ricadute spaziali che la costruzione, o per meglio dire il potenziamento, di un corridoio infrastrutturale ad alta velocità, ha avuto entro un territorio caratterizzato da una morfologia molto articolata. La disparità territoriale, intesa anche come densità d'uso antropico dei territori, una volta connessa con potenza uniforme, infatti, genera flussi di compensazione e spostamento delle risorse in grado di espandere le potenzialità dei territori sottosviluppati. È così che la linea HSR diventa parte di un sistema di fattori stratificati che collaborano, parallelamente a flussi di investimenti e coordinazione di intenti come quelle riscontrabili in Cina, per concretizzare la trasformazione di questi luoghi a lungo impenetrabili, in territori della percorrenza – e nei casi più fortunati – in mete del viaggio. In parallelo alla sistematizzazione delle molteplici ricadute spaziali sotto forma di espansioni urbane in relazione all'oggetto stazione, si è provato a portare l'attenzione sulle ripercussioni in termini di accessibilità, attrattività e possibilità di crescita. Fattori visibili dalla lettura congiunta di indizi fisici e mappabili con fonti accademiche pubblicate riguardo alle politiche di infrastrutturazione, come fonte di potenziale sviluppo, di competizione interna e di disparità riconoscibili a scala locale e regionale.

2.1 Costruzione e potenziamento del corridoio

Molte delle fonti letterarie che indagano il presente e il recente passato dello sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità cinese evidenziano il ruolo strutturante di alcuni corridoi infrastrutturali. Quindi una rete che per quanto appaia superficialmente distribuita ed uniforme, mostra la massima espressione potenziale in quei pochi assi continui che consentono di attraversare quasi completamente il Paese, tangendo le città più importanti. Trattandosi di una definizione non scientifica, è suscettibile a differenti interpretazioni in base al tasso di inclusione o esclusione accettato. Le fonti non sono concordi nello stabilire quante delle tratte possano essere elevabili effettivamente a corridoi strutturali e quali, invece, siano ascrivibili in varie forme a linee secondarie a servizio territoriale. All'interno di questo quadro discreto e interpretabile, la quantificazione varia dai venti corridoi riconosciuti nelle classificazioni più generose a loro volta divisi in dieci assi sviluppati in direzione Nord-Sud e dieci in direzione Est-Ovest[1], alle classificazioni più selettive che

1 Facendo riferimento alla classificazione fatta dallo *State Council 13th FYP for the Development of a Modernized Comprehensive Transport System* sono riconoscibili dieci corridoio verticali – indicativamente con sviluppo Nord / Sud – e dieci orizzontali – indicativamente con sviluppo Est / Ovest. Più nel dettaglio, i corridoi orizzontali sono identificabili con le tratte: Beijing – Shanghai/Hangzhou; Beijing – Hong Kong; Heihe – Hong Kong; Erenhot – Zangjiang; Baotou – Fangchenggang; Linhe – Mohan/Hekou; Beijing – Kunming; Ejina – Guangzhou; Yantai – Chongqing e il cosiddetto costal transport corridor che va da Tongjiang a Sanya. Se si guarda, invece, ai corridoi verticali si hanno le tratte: Suifenhe – Manzhouli; Hunchun – Erenhot; la *norther section of the Northwest transport corridor* che va da Tianjin a Turgart; Qingdao



Img. 5: Visualizzazione del corridoio infrastrutturale scelto (Shanghai – Kunming) in relaziona al totale di quelli realizzati al 2018 © Matteo Migliaccio

arrivano a considerarne otto totali[2]. Le fonti, tuttavia, nel giustificare la selezione degli assi, identificano alcuni parametri principali in grado di spiegare la selezione quali: la compresenza, o meno, di due linee parallele all'interno della stessa regione o transitanti per la stessa città, il volume di passeggeri effettivo o stimato e la velocità considerabile "alta" nelle differenti classificazioni (in alcuni casi considerata solo oltre i 250 chilometri all'ora, in altri già dai 160 chilometri all'ora). Nonostante le differenti interpretazioni possibili, il corridoio Shanghai - Kunming rimane uno degli assi unanimemente riconosciti come strutturanti nel sistema di trasporti ad alta velocità e riconoscibile come il principale asse orizzontale della Cina meridionale continentale– ad esclusione quindi delle linee costiere, spesso non considerate come veri e propri corridoi. Questo asse infrastrutturale che connette le metropoli di Shanghai e Kunming con una velocità media di percorrenza potenziale, dichiarata di 350 chilometri all'ora, quindi nella classe più veloce tra quelle considerabili HSR (>/=300 chilometri all'ora)[3]. L'asse HSR rappresenta uno strumento di compressione spaziale misurato attraverso velocità che si traduce in tempo di percorrenza, ma i risultati potenziali non si limitano alla mera agevolazione degli spostamenti tra i due poli estremi o nei confronti di mete intermedie. La generazione di una nuova via dal valore nazionale predispone le basi di una nuova organizzazione del trasporto interscalare e intermodale, basata su geografie inedite e non del tutto prevedibili nelle evoluzioni (Chen et al, 2015).

L'emarginazione spaziale ha avuto e ha tutt'oggi un ruolo centrale nel generare e mantenere entro uno stesso contesto gerarchie territoriali basate sulle diseguaglianze economiche e sociali che sfumano in disuguaglianze di sviluppo territoriale. Una zonizzazione non netta che si nutre per lo più dei limiti legati al "distante" e al "lontano" come fattore complicante, soprattutto in contesti geograficamente ampi quali la Cina. La riduzione del tempo necessario per entrare o attraversare un territorio, unito all'aumentare del confort del tragitto, genera una riduzione di complessità che tradizionalmente lega distanze, tempi e luoghi. Ciononostante, la letteratura trasportistica come questa ricerca, dimostrano che la riduzione del tempo di percorrenza non è un elemento, di per se, in grado di eliminare fattori di disuguaglianza territoriale, pur diventando un elemento valorizzante per i processi di sviluppo del corridoio. La geografia stessa che il corridoio infrastrutturale è in grado di coinvolgere non è un fattore statico e facilmente individuabile nelle influenze, determinate da fattori quali topografia, densità di altre infrastrutture o

– Lhasa; il *landbridge transport corridor* da Lianyungang a Alashankou, il *costal transport corridor* da Shangahi a Yadong; Shanghai – Ruili; Shantou – Kunming; Fuzhou – Yinchuan; Xiamen – Kashgar (Shao, 2012).

2 In particolare, lo studio di Meng Tian et al. (2019) ne riconosce 4 verticali – indicativamente con sviluppo Nord / Sud – identificati con le tratte Harbin – Dalian/Beijing, Beijing – Nanking/Shanghai, Shanghai – Shenzhen, Beijing – Guangzhou e 4 orizzontali – indicativamente con sviluppo Est / Ovest – che fanno riferimento alle tratte Tsingtao – Taiyuan, Xuzhou – Lanzhou, Shanghai – Kunming, Shanghai – Chengdu.

3 Si fa qui riferimento ai dati ufficiali riportati nel report pubblicato dal Consigli di Stato cinese, dal titolo *13th FYP for the Development of a Modernized Comprehensive Transport System*.

settori antropici. Attraverso uno schema complesso quindi, l linea ferroviaria ad alta velocità, specialmente attraverso le stazioni quali punti di approdo, espande eterogeneamente le proprie influenze a gradienti diversi anche a distanze considerevoli e non scontate in alcuni casi. Ne sono esempio le località poste su altipiani o centro valle circondati dove la stazione diventa un nucleo di influenza rilevante, all'opposto, in corrispondenza di stazioni vallive nel quale la tratta è per lo più sotterranea in gallerie, la stazione in molti casi studiati, fatica a generare un bacino di sviluppo spaziale. Una trasformazione territoriale riconoscibile attraverso fenomeni differenti che spesso, all'interno di poli urbani metropolitani (quali le *first and second tier city*) risultano poco separabili e riconoscibili rispetto al flusso di sviluppo costante. Modificazioni nei centri urbani minori o in contesti rurali mostrarsi con una forza e riconoscibilità superiore, isolati dal rumore di fondo dello sviluppo nazionale. Il corridoio infrastrutturale considerato diventa, il luogo dove analizzare la cucitura tra una delle maggiori metropoli asiatiche (Shanghai) con alcune delle regioni dalla forte vocazione agricola ancora attuale (Hunan, Guizhou e Yunnan). Un corridoio ricco di sistemi di piccole città dove osservare distintamente i fenomeni trasformativi attraverso la riduzione del tempo di attraversabilità e delle implicazioni che questo è in grado di produrre.

Entrando nel merito specifico della linea Shanghai-Kunming, oggi consolidato asse ferroviario ad alta velocità, ci si confronta un corridoio infrastrutturale storicamente esistente in forme differenti. Oggi l'asse si presenta come uno dei principali in grado di connettere il Paese in direzione Est-Ovest nella porzione sud della nazione, con un flusso di passeggeri che dal 2010 al 2016 è passato da 82,04 a 84, 89 milioni di passeggeri annui e si guarda alla linea a velocità convenzionale e ad oltre 129,82 milioni di passeggeri annui per la linea HSR (Huang & Zong, 2022). Una linea che oggi è in grado di porre sullo stesso livello trasportistico più di 50 stazioni relative ad altrettante realtà urbane e non, distribuite in oltre 6 regioni. Un asse dalla costruzione fortemente e a lungo tentata, ma interrotta e parzializzata da frequenti interruzioni che ha dato origine alla definizione di un corridoio come unione di frammenti di cui sono ancora oggi riscontrabili tracce antiche che segnano l'inizio della sperimentazione e dello sviluppo ferroviario cinese, in particolare nei dintorni di Shanghai. Questi primi tracciati finalizzati a unire l'immediato entroterra con uno dei porti commerciali storicamente più rilevanti della Cina, sono stati nel tempo oggetto di piani di espansione e consolidamento fino a raggiungere i piedi della catena dell'Hymalaya e, più nel dettaglio, la città di Kunming nella regione dello Yunnan. Un corridoio infrastrutturale per nulla scontato, in particolare vista la collocazione della città capolinea di Kunming che storicamente ha privilegiato relazioni infrastrutturali con le nazioni confinati – soprattutto il Vietnam – piuttosto che con altre regioni del Paese, in particolare a causa degli ostacoli topografici che separano lo Yunnan dal resto della Cina (Chia-pin, 1930).

In questo senso, di seguito si pone evidenza sulla difformità che fasi di costruzione non allineate e non di eguale gerarchia comportano lungo uno stesso asse. Nello specifico, portare un asse come quello tra Shanghai e Kunming allo stesso tasso potenziale di connessione (cioè con la medesima capacità di trasporto e a velocità costante) modifica la dotazione spaziale differentemente in base ai diversi gradi di evoluzione. Concretamente, il piano di trasformazione ferroviaria HSR post 2008, nella tratta tra Shanghai e Nanjing, come nei pressi di Kunming, si è tradotto in opere di potenziamento, di revisione dimensionale e strutturale della linea preesistente, senza stravolgere l'assetto già dimensionato per un flusso di passeggeri giornalieri molto alto e dalla velocità di percorrenza già considerabile HSR secondo le classificazioni ufficiali. Di conseguenza si può dichiarare che il potenziamento ha registrato un incremento limitato, sia dal punto di vista del traffico sia per ciò che concerne la velocità. Viceversa, i punti dove il corridoio si presentava più sottile e debole, cioè dove la densità d'uso e le condizioni morfologiche hanno giustificato storicamente limitati investimenti infrastrutturali a fronte di un uso estremamente contingentato, hanno subito gli interventi più rilevanti. La porzione di asse che oggi attraversa le ragioni dell'Hunan e del Guizhou ha visto una revisione tale da spostare, in alcuni casi di decine di chilometri, il tracciato a favore di una serie imponente di trafori e viadotti sospesi, al fine di allineare le performances metropolitane all'intera tratta. Una differenza di percorrenza e d'uso delle tratte che, nonostante gli sforzi di omogeneità messi in campo dall'attuale infrastruttura, mantiene ancora oggi rispetto a tutti gli altri corridoi HSR cinesi il più alto tasso di disparità d'uso lungo la tratta (Cheng & Chen, 2021). La radici di questa condizione con la quale il piano di accelerazione si confronta sono rilevabili analizzando le fasi storiche che ne hanno prodotto l'asse che fino al 2008 ha connesso Shanghai a Kunming con diversi gradi prestazionali. Operazione particolarmente importante per comprendere quanto alcune parti, oggi apparentemente saldate le uni alle altre, mantenessero fino a qualche decennio fa, nature diametralmente opposte. Infatti, le differenti operazioni e investimenti sono avvenuti in decenni diversi a partire dagli inizi del 1900, rispondendo a specifiche esigenze legate alle priorità di sviluppo nazionale del corrispettivo periodo storico (Ellman & Kotkin, 2015; Xue et al., 2002; Chia-pin, 1930).

2.1.1 Shanghai – Hangzhou (Zhejiang) (Huhang Line)

Le origini di questa linea sono legate agli albori dello sviluppo ferroviario in Cina e al valore commerciale che la ferrovia rappresentava tanto per le compagnie straniere, quanto per i mercanti locali come descritto nel capitolo 1. Le prime fasi della sua costruzione, infatti, costituiscono le prime tratte promosse nel Paese e influenzate dalla presenza, in Shanghai e dintorni, delle concessioni europee. È così che nel diciannovesimo secolo sono stati costruiti i primi 200 chilometri circa che

dalla porzione meridionale della città costiera – oggi riconoscibile nella Shanghai South Railway Station – portavano in direzione di Hangzhou. Più precisamente, nel 1898 il governo cinese Qing, attraverso il ministro Sheng Xuanhuai, ha concesso l'avvio di quattro progetti per Shanghai-Suzhou-Hangzhou, ma a seguito della firma delle bozze a favore della compagnia inglese Jardine International la costruzione viene ostacolata da una forte opposizione popolare nei confronti della proprietà straniera. Nel 1903 è riscontrabile un nuovo tentativo, fallito anch'esso, di promuovere l'operazione tra Huzhou e Hangzhou da parte di alcuni commercianti dello Zhejiang. Solo nel 1905 viene approvato il primo piano realizzato, una prima tratta nata su iniziativa della classe nobile e dei mercanti borghesi della regione, impegnati nell'opposizione nei confronti dell'aumento dei diritti stradali dello Zhejiang a favore delle concessioni statunitensi e inglesi. Nell'anno seguente, inizia la costruzione della prima linea tra Hangzhou e Fengjing – contestualmente alla fondazione della "Zhejiang Provincial Railway Co., Ltd." istituita dal Ministero dell'economia – e nel 1907 viene costruita la porzione mancante tra Shanghai e Fengjing, connessa alla parte precedente ed entrata effettivamente in funzione due anni dopo. A partire dal 1915 con l'acquisizione pubblica delle ferrovie, e per i successivi 3 decenni, il tratto fu potenziato ed allacciato ad altre linee di nuova costruzione verso diverse città tra le quali, ad esempio, Nanjing. Molte sono le azioni di efficientamento riconoscibili in seguito, tra queste si segnala, nel 1937, l'ingresso nella linea del primo treno passeggeri espresso, collegando Shanghai ad Hangzhou in 3 ore e 30 minuti. Durante la Seconda guerra mondiale, la tratta passa sotto il controllo dell'esercito giapponese che, contestualmente nel 1939, fonda la "Central China Railway Co., Ltd." a Shanghai per la gestione, sotto propria giurisdizione, della linea Shanghai-Hangzhou e la sezione orientale della linea Zhejiang-Jiangxi. A seguire, con la fine della guerra e la liberazione, il ripristino delle parti danneggiate dai bombardamenti diventa il pretesto per un primo rilevante potenziamento attraverso la costruzione del doppio binario. Durante lo scorso secolo la tratta viene frequentemente potenziata tanto nell'infrastruttura fisica quanto nella dotazione di veicoli e motrici sempre più moderne, capienti e veloci, prima a combustibile e poi elettrici. L'ultima elettrificazione della linea tra il 2004 e il 2006 sancisce la fine per alcune stazioni obsolete di modesto interesse a favore di una programmazione del percorso più razionale. A partire dal 2007, inoltre, la linea è stata interessata da una progressiva diminuzione del numero di passeggeri in favore della linea dell'alta velocità entrata in funzione a pieno il 26 ottobre 2010. Il nuovo sedime ferroviaria utilizza in larga misura il corridoio feerroviario dedicato alle precedenti linee, in quanto il resto del territorio sotto la diretta influenza dell'area metropolitana di Shanghai mostra un'organizzazione spaziale densa e massiva.

2.1.2 Hangzhou (Zhejiang) - Yushan (Jiangxi) – Zhuzhou (Hunan) (Zhegan Line)

Oltre Hanzhou, la presenza del fiume Qiantang ha costituito a lungo la barriera spaziale a causa della quale la prosecuzione della linea ha subito un'interruzione riorganizzandosi in funzione di una seconda fase. Uno secondo stadio distinto tanto dal punto di vista temporale, quanto se si guarda alle ragioni che ne hanno guidato lo sviluppo e al contesto entro il quale esso ha preso forma. La linea che dalla città di Hanzhou prosegue a sud in direzione della regione dello Jingaxi, infatti, viene dotata del primo ponte solo nel 1937, dopo 3 anni di progettazione e cantiere per connettere la metropoli al distretto di Xiaoshan, sulla riva opposta del fiume. Un ponte di 1322 metri, se si fa riferimento al tratto ferroviario, e 1453 metri si si guarda al sedime autostradale soprastante che per l'epoca ha segnato una sfida ingegneristica ardua. Un binario unico tristemente noto nella storia locale in quanto è stato utilizzato per soli tre mesi e inseguito demolito durante l'invasione dell'esercito giapponese al fine di limitare l'avanzata dell'esercito di liberazione cinese. Nonostante la località di Xiaoshan godesse già di un collegamento ferroviario dal 1912 verso la città portuale di Ningbo, esistono diversi piani che dalla fine dell'Ottocento contemplano la costruzione di una rete ferroviaria di collegamento tra Hangzhou e lo Jingaxi. Piani che non hanno visto un riscontro concreto di infrastrutturazione a causa del blocco dei finanziamenti apportato dal 1911. Con difficoltà prende forma quella che poi verrà nominata Zhejiang railway, di cui una prima porzione di linea ferroviaria aperta al pubblico nel 1923 fino alla città di Jinhua e ampliata fino a Nanchang nei seguenti 2 anni. Un'operazione possibile grazie a politiche di autofinanziamento, tramite l'emissione di titoli azionari e dalle rendite prodotte dai tratti terminati – una strategia non sempre adottata, ma necessaria in questo caso per ottenere sufficienti fondi. Seconda linea ferroviaria ad essere finanziata totalmente dal popolo cinese, il treno in quest'area diventa un'alternativa sempre più conveniente al traffico commerciale fluviale. Dal 1937 – con l'ultimazione del collegamento tra Xiashan e Hanzhou – diventa uno degli asset militari strategici più importanti per gli equilibri dell'intero Paese. Infatti, è proprio nell'anno che coincide con la costruzione del ponte sul fiume Qiantang che l'esercito di occupazione giapponese, insediatosi a Shanghai, individua nelle stazioni e nei ponti ferroviari un potenziale pericolo e attiva attacchi pesanti su infrastrutture e stazioni tra le quali, ad esempio, Jiaxing, Jinhua e Hangzhou stessa. Terminata l'articolata fase bellica, nel quale le infrastrutture ferroviare ne escono pesantemente danneggiate, dal 1950 vengono costruiti 16 nuovi ponti che consolidano una linea mercantile in grado di consentire 4 passaggi al giorno. In seguito la linea vede a metà degli anni Ottanta un potenziamento a 6 treni merci giornalieri che diventano 10 con il completamento dei lavori di raddoppiamento dei binari nel 1995. A partire dagli anni Novanta, la ferrovia diventa fondamentale per rispondere all'aumento del traffico merci, rispondendo così alle previsioni del piano

"China Extracting East China". Un ruolo ancor più rilevante se si guarda al numero di treni passeggeri che all'inizio degli anni duemila pesa per il 70% del totale. La linea è stata elettrificata tra il 2004 e il 2006 all'interno del piano di potenziamento ferroviario dell'undicesimo piano quinquennale, con un investimento totale di 9,7 miliardi di yuan. Il progetto realizzato ha sia aumentato la velocità e la capacità delle carrozze, sia ridefinito un percorso meno tortuoso del precedente attraverso una revisione di viadotti e gallerie e pendenze. Potendo così raggiungere una velocità di progetto di 200 chilometri all'ora e eliminando 34 stazioni obsolete. Il successivo piano HSR ha disegnato una linea pressoché del tutto nuova rispetto al precedente tracciato se non in corrispondenza di alcuni centro valle e periferie urbane. La combinazione di rete HSR e tradizione disegnano in questa tratta una doppia geografia, una adatta all'attraversamento rapido con tappe in selezionati punti, e la seconda con una valenza di connessione ramificata sul territorio.

2.1.3 Zhuzhou (Hunan) – Guiyang (Guizhou) (Xiangqian Line)

Il tratto di linea ferroviaria che collega Zhouzhou a Guiyang ha visto l'inizio della produzione di piani e progetti nel 1937, poi la concretizzazione di alcuni primi lavori nel 1953 subito interrotti e ripresi in differenti sezioni nel 1970 portando il progetto a completamento negli anni '80, per una lunghezza totale di 905 chilometri. L'apertura al traffico della linea Xiangqian ha dato ad alcune prefetture dello Hunan e del Guizhou una prima reale forma di connessione stabile nei confronti delle provincie costiere. Oltre ad essere un importante asse est-ovest, la struttura reticolare si concretizza agli estremi di questa tratta, nelle rispettive città di Zhuzhou e Guyiang, dove degli snodi con direttrici nord-sud offrono scambi rispettivamente verso Pechino e Guangzhou. Questa porzione di linea, a differenza delle precedenti, si struttura molti decenni dopo e non gode di molte implementazioni se non il raddoppio dei binari. Fattori causati dall'assenza di grandi poli urbani e in generale una densità di occupazione territoriale bassa non è stato di spunto per investimenti. Anche dal punto di vista della movimentazione merci, non ci sono siti produttivi agricoli o industriali né tantomeno linee commerciali di rilevante importanza atte a giustificare una connessione ferroviaria efficiente. Inoltre, la tratta attraversa praticamente per il suo intero sviluppo territori vallivi e montani all'interno del quale il costo per unità di lunghezza è molto più elevato rispetto alla media, dovuto dalla necessità continua di impiegare viadotti e gallerie pur seguendo direzioni vallive. Specialmente il costo di produzione di questo tracciato è stato un elemento in grado di mediare tra la direzione perseguita e le condizioni topografiche più favorevoli. Il risultato è quindi un tracciato tortuoso che spesso allunga le distanze tra località per la necessità di seguire valli o corsi fluviali. L'arrivo della nuova ferrovia HSR in questi luoghi, viste le necessità di

raggi di curvatura e pendenze il più possibile costanti, ha generato una linea del tutto nuova, in alcuni casi distante anche 80 chilometri dal precedente tracciato. Un asse indipendente dalla conformazione topografica, che procede per la maggior parte del tracciato in gallerie e sporadicamente su viadotti e connette quasi linearmente le stazioni previste. Una linea quindi di fatto nuova, che quindi in questi luoghi attiva o evidenzia la ridefinizione di equilibri in modo evidente.

2.1.4 Guiyang (Guizhou) – Kunming (Yunnan) (Guikun Line)

La ferrovia Guiyang-Kunming, città prefettura della provincia dello Yunnan, per certi aspetti mostra molte similitudini con il tratto precedete, come ad esempio essere stata elemento chiave nella costruzione del piano industriale del "terzo fronte"[4]. Ciononostante, Kunming risulta essere un caso singolare in quanto collocata su di un altipiano a 1900 metri sul livello del mare e sulle pendici della catena himayana, separata dalla Cina continentale da una corona montana di centinaia di chilometri. La storia del treno a Kunming inizia nel 1910 ad opera di una compagnia francese che al periodo amministrava il Vietnam verso Hanoi. La condizione di isolamento dello Yunnan è storicamente dimostrata dal fatto che questa tratta, attiva fino al 1966, rimane l'unica connessione a lunga percorrenza e verso un Paese estero. La costruzione dell'ultima tratta Shanghai-Kunming è iniziata nell'agosto del 1958 anche se molto presto, nel 1961, incontra un primo rallentamento dovuto al ridimensionamento delle risorse economiche a seguito della grande crisi nazionale, una riorganizzazione degli investimenti che causa numerose proteste e interruzioni nei lavori[5]. Tuttavia, il percorso viene completato nel marzo 1966 con l'apertura al traffico del ponte Guanyinyan come ultima conquista. La sua realizzazione ha permesso di completare il tratto più arduo di 639 chilometri attraverso il sistema montuoso del Wumeng tra il 1.100 e il 2.000 metri. Un territorio caratterizzato da una topografia poco favorevole allo sviluppo di infrastrutture di collegamento a causa della articolata morfologia del suolo che vede la presenza di molte valli profonde e da elevata complessità geografica. Ciononostante, la sua realizzazione ha costituito un tassello fondamentale nell'accelerazione della costruzione dello stato socialista nel sud-ovest, rinforzando l'unità nazionale, e ancor più nello sviluppo dell'economia nazionale, oltre che delle province dello Yunnan e del Guazhou. Infatti, in questo territorio sono presenti ricche miniere di carbone a Liupanshui, Nayong e Zhijin, ma anche industrie di metalli non ferrosi, foreste e risorse idriche che hanno portato ad un importante incremento nel volume dei trasporti sulla tratta. Elettrificata per parti a partire dal

4 Per una trattazione più approfondita delle questioni politiche e delle ricadute spaziali del piano del "terzo fronte" si rimanda al capitolo 1, paragrafo 1.4.3.

5 Non è un caso isolato, in quegli anni erano circa sei i progetti di infrastrutturazione ferroviaria che erano stati interrotti e rischiavano di non giungere a completamento per mancanza di fondi e riorientamento delle priorità.

1980 e fino al 1990[6], nel tempo si è costituita come un'importante linea ferroviaria nella Cina sudoccidentale, come principale arteria del traffico mercantile est-ovest nel meridione del Paese. Tutto ciò nonostante la complessità realizzativa che ha richiesto la costruzione di 187 tunnel – tra cui il tunnel Meihuashan che ha una lunghezza totale di quasi 4 chilometri e il tunnel Yanjiaozhai con una lunghezza totale di 2.700 metri, nonché 301 ponti con un'estensione totale che equivale a oltre il 16% della lunghezza della linea stessa. Come per il precedente settore, il progetto HSR che arriva a Kunming si allontana dal tracciato precedente, di fatto depositando stazioni ferroviarie intermedie in ambiti prima al di fuori dei principali assi di comunicazione.

2.1.5 Il corridoio oggi

Nate e sviluppatesi in tempi differenti e secondo priorità distinte, queste porzioni di linee ferroviarie, sintomo di un Paese cresciuto per fasi, hanno contribuito al realizzarsi di un complesso processo di infrastrutturazione e di potenziamento dei trasporti tra aree costiere ed entroterra nella porzione meridionale della Cina. Processo che a partire dal 2004 ha visto una prima accelerazione data dall'elettrificazione, definendo così un asse centrale nelle connessioni e nei trasporti di persone e merci nel Sud del Paese che parte dalla stazione ferroviaria di Shanghai Sud e termina alla stazione ferroviaria di Kunming per un totale di 2.633 chilometri. Un territorio, ieri prezioso per il proprio isolamento e oggi per le ricchezze naturali e culturali sempre più centrali per uno sviluppo del turismo interno, che si dimostra un settore economico in crescita. Anche dal punto di vista economico produttivo, la presenza di rilevanti centri produttivi e minerari vede nell'efficientamento degli spostamenti un potenziale miglioramento. Con la crescente ricerca nazionale per il progressivo aumento della velocità dei treni, ciò che precedentemente era la linea Shanghai – Kunming è stata oggi riorganizzata in funzione della costruzione di un nuovo corridoio di spostamento ad alta velocità selettivo, un processo che ha portato alla realizzazione di alcune nuove tratte e all'abbandono di porzioni di infrastruttura esistente. Ne è un esempio la porzione di linea Guiyang-Kunming sul territorio della provincia dello Yunnan che dal 2012 è stata dismessa a tratti dopo 46 anni dal completamento. Più nel dettaglio, le due linee che oggi solcano il territorio, rappresentazione fisica di due epoche diverse, attraversano l'intero territorio correndo parallele in alcuni tratti e slegandosi in altri, in funzione di nuovi tunnel, ponti o movimenti terra. La linea passeggeri HSR Shanghai – Kunming è stata aperta al pubblico il 28 dicembre 2016 e presenta una

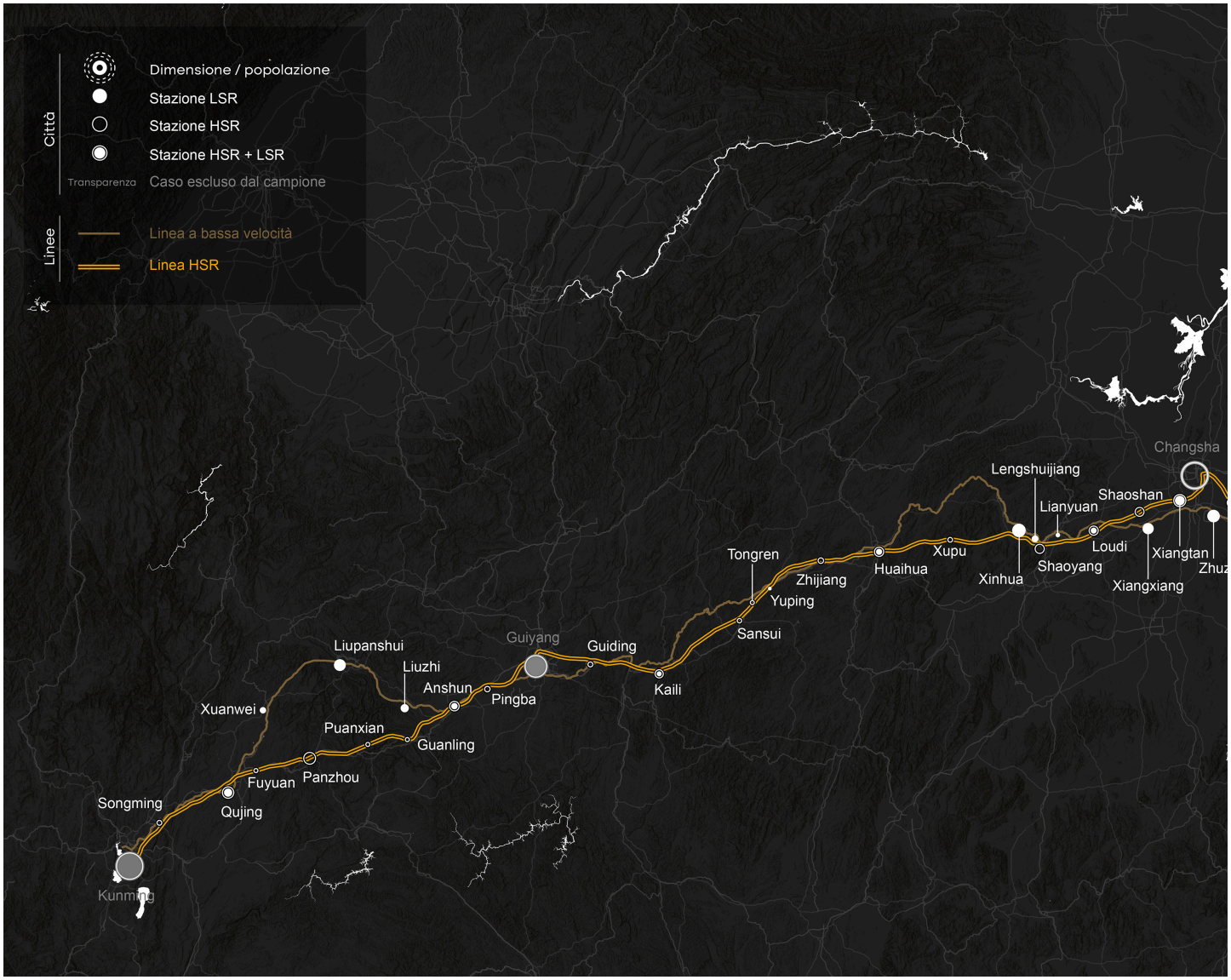
6 L'elettrificazione del segmento di linea da Guiyang a Liupanshui si è conclusa il 17 dicembre 1985, diversamente la sezione Liupanshui- Xuanwei fu elettrificata il 29 dicembre 1989, mentre la sezione Zhanyi-Kunming è stata elettrificata nel 1990. In questo modo, la capacità di trasporto ferroviario è aumentata da 16,56 milioni di tonnellate e 11 paia di autovetture all'anno a 58,9 milioni di tonnellate e 27 paia di autovetture all'anno.

lunghezza totale di 2.266 chilometri, minore rispetto al tracciato esistente in quanto lo sviluppo della tratta è stato efficientato per garantire una velocità di percorrenza pari a 350 chilometri all'ora. Nello specifico, da Shanghai a Hangzhou la lunghezza totale è di 153,72 chilometri, di cui l'87% sopraelevati dal suolo. La costruzione del progetto è iniziata il 26 febbraio 2009 ed è stata aperta al traffico il 26 ottobre 2010. Da Hangzhou a Changsha, invece, la lunghezza totale della linea è di 883 chilometri, di cui 294 chilometri nella provincia del Zhejiang, 506 chilometri nella provincia di Jiangxi e 83 chilometri nella provincia dell'Hunan. La costruzione è iniziata il 22 dicembre 2009 ed è stata aperta al pubblico in due fasi differenti nel 2014. In ultimo, la sezione meridionale di Changsha-Kunming, progettata per una velocità di 300 chilometri all'ora e un'eventuale futura accelerazione a 350 chilometri all'ora, è iniziata ufficialmente nel settembre 2010 ed è stata resa operativa in più fasi[7] fino all'apertura dell'intera linea nel 2016.

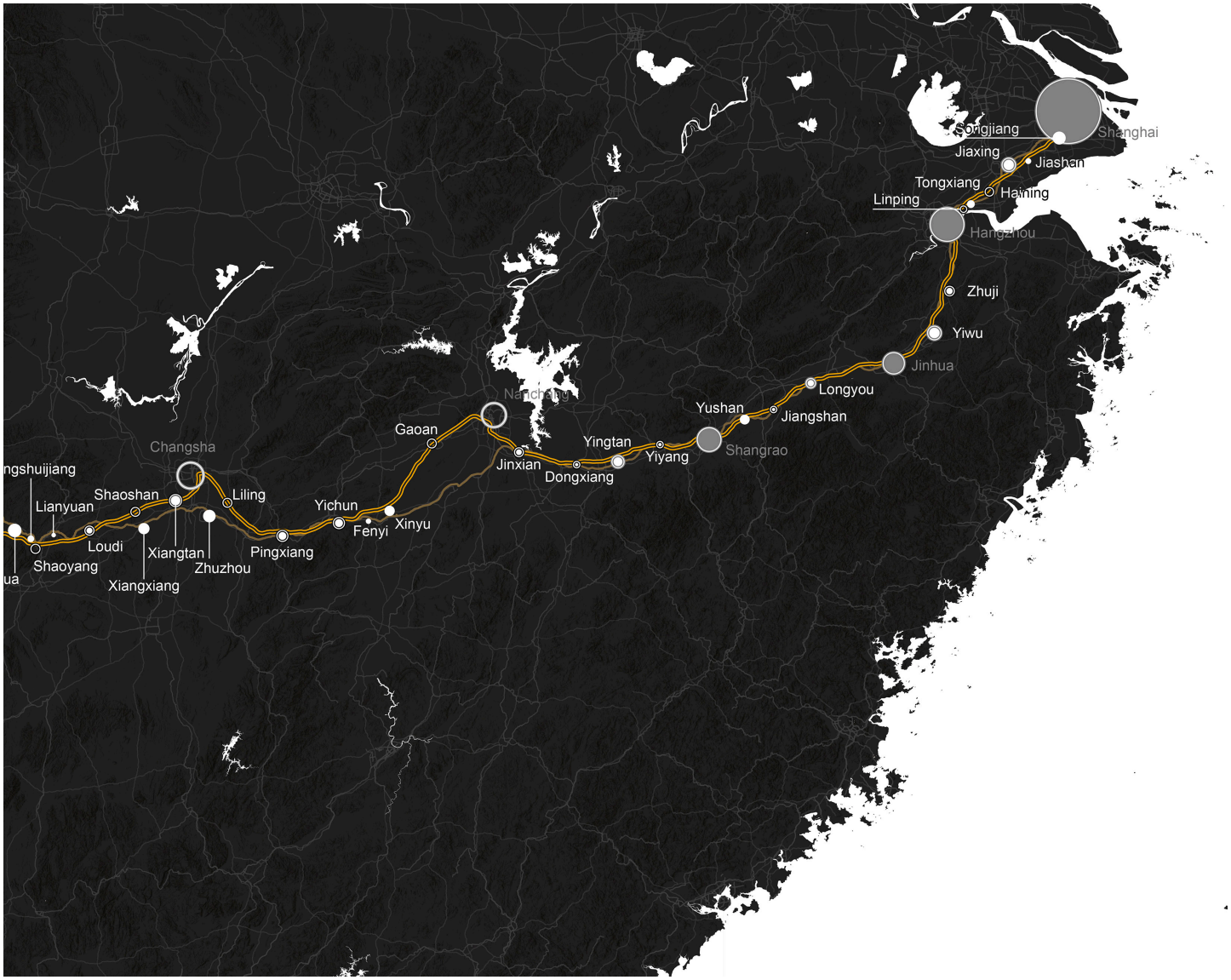
7 La sezione da Changsha sud a Xinhuang ovest è stata aperta per l'operazione, inizialmente operando a una velocità di 300 chilometri all'ora, il 16 dicembre 2014. La sezione da Xinhuang Ovest a Guiyang Nord è stata aperta il 18 giugno 2015.

N.	Stazione EN	Stazione CN	Città CN	Città EN	Provincia CN	Provincia EN	Lat. Stazione	Lon. Stazione	Lat. Città	Lon. Città
1	Songjiangnan	松江南	上海	Songjiang	上海	Shanghai	30,985028	121,225705	31,012594	121,223764
2	Jinshanwei	金山卫	金山区	Jinshan	上海	Shanghai	30,730223	121,358248	30,842032	120,925990
3	Jiashannan	嘉善南	嘉兴	Jiashan	浙江	Zhejiang	30,790356	120,931197	30,842032	120,925990
4	Tongxiang	桐乡	嘉兴	Tongxiang	浙江	Zhejiang	30,539911	120,563190	30,640415	120,554147
5	Hainingxi	海宁西	临平	Haining	浙江	Zhejiang	30,441146	120,386952	30,449006	120,307919
6	Yuhangbei	余杭站北	临平	Linping	浙江	Zhejiang	30,382187	120,294693	30,449006	120,307919
7	Zhujizhan	诸暨站	诸暨市	Zhuji	浙江	Zhejiang	29,728484	120,185262	29,713568	120,245549
8	Yiwuzhan	义乌站	义乌市	Yiwu	浙江	Zhejiang	29,377429	120,042205	29,318696	120,061700
9	Longyouzhan	龙游站	龙游县	Longyou	浙江	Zhejiang	29,005168	119,160211	29,037769	119,173839
10	Jiangshanzhan	江山站	江山市	Jiangshan	浙江	Zhejiang	28,774880	118,639077	28,739760	118,629068
11	Yushannan	玉山南	上饶	Shangrao	江西	Jiangxi	28,651075	118,287725	28,445200	117,969230
12	Yiyangzhan	益阳站	弋阳县	Yiyang	江西	Jiangxi	28,414472	117,439833	28,396314	117,441896
13	Yingtanbei	鹰潭北	鹰潭	Yingtan	江西	Jiangxi	28,308426	117,034288	28,242830	117,006653
14	Fuzhoudong	抚州东	抚州	Dongxiang	江西	Jiangxi	28,263727	116,611845	28,235428	116,599639
15	Jinxiannan	进贤南	进贤县	Jinxian	江西	Jiangxi	28,341048	116,229816	28,379032	116,254460
16	Gaoan	高安	宜春	Gao'an	江西	Jiangxi	28,473582	115,379907	28,420495	115,377007
17	Xinyubei	新余北	新余	Xinyu	江西	Jiangxi	27,914736	114,891873	27,799070	114,937927
18	Yichunzhan	宜春	宜春	Yichun	江西	Jiangxi	27,791843	114,431450	27,793409	114,383812
19	Pingxiangbei	萍乡北	萍乡	Pingxiang	江西	Jiangxi	27,686607	113,842593	27,635151	113,857106
20	Lilingdong	醴陵东	株洲	Zhuzhou	湖南	Hunan	27,718307	113,572369	27,820580	113,122640
21	Xiangtanbei	湘潭北	湘潭	Xiangtan	湖南	Hunan	27,967267	112,936855	27,862910	112,910131
22	Shaoshannan	韶山南	湘潭	Shaoshan	湖南	Hunan	27,891532	112,542415	27,927233	112,522452
23	Loudinan	娄底南	娄底	Loudi	湖南	Hunan	27,666574	112,007842	27,735729	111,995969
24	Shaoyangbei	邵阳北	邵阳	Shaoyang	湖南	Hunan	27,576611	111,498818	27,238689	111,476807
25	Xinhuanan	新化南	西华县	Xinhua	湖南	Hunan	27,659146	111,154612	27,736027	111,300846
26	Xupunan	溆浦南	溆浦县	Xupu	湖南	Hunan	27,608545	110,587954	27,913200	110,587898
27	Huaihuanan	怀化南	怀化	Huaihua	湖南	Hunan	27,516538	109,988637	27,553420	109,972870
28	Zhijiang	芷江	芷江	Zhijiang	湖南	Hunan	27,457565	109,655741	27,447290	109,686280
29	Tongrennan	铜仁南	铜仁	Tongren	贵州	Guizhou	27,282458	108,971306	27,723560	109,187900
30	Sansuizhan	三穗	三穗县	Sansui	贵州	Guizhou	26,968894	108,647438	26,959822	108,679905
31	Kailinan	凯里南	凯里市	Kaili	贵州	Guizhou	26,518109	107,884030	26,586094	107,974092
32	Guidingbei	贵定北	贵定县	Guiding	贵州	Guizhou	26,596693	107,228283	26,582205	107,234283
33	Pingbanan	平坝南	平坝区	Pingba	贵州	Guizhou	26,387629	106,253843	26,408182	106,258156
34	Anshunxi	安顺西	安顺	Anshun	贵州	Guizhou	26,201918	105,872145	26,243071	105,937027
35	Guanlingzhan	关岭	关岭	Guanling	贵州	Guizhou	25,967086	105,526029	25,946432	105,617443
36	Puanxian	普安县	普安县	Puan	贵州	Guizhou	25,805690	104,867662	25,788258	104,963340
37	Panzhou	盘州	六盘水	Panxian	贵州	Guizhou	25,797475	104,567353	25,714488	104,472145
38	Fuyuanbei	富源北	富源县	Fuyuan	云南	Yunnan	25,715383	104,267954	25,676892	104,255358
39	Qujingbei	曲靖北	曲靖	Qujing	云南	Yunnan	25,592188	103,781495	25,502171	103,789879
40	Songming	嵩明	嵩明	Songming	云南	Yunnan	25,242623	103,135851	25,036791	102,711693

Img. 6: Estrapolazione dal dataset delle stazioni e città selezionate nel corridoio con alcuni dei dati a disposizione © Matteo Migliaccio



Img. 7: Visualizzazione multi-variabile del corridoio Shanghai Kunming © Matteo Migliaccio


Songjiang
Shanghai
Jiaxing
Jiashan
Tongxiang
Haining
Linping
Hangzhou
Zhuji
Yiwu
Jinhua
Longyou
Yushan
Jiangshan
Shangrao
Yingtan
Yiyang
Jinxian
Dongxiang
Gaoan
Changsha
Liling
Shaoshan
Lianyuan
Loudi
Shaoyang
Xiangtan
Zhuzhou
Xiangxiang
Pingxiang
Yichun
Fenyi
Xinyu

2.2 Distorsioni e spazi temporali

Una delle azioni politiche più importanti nell'espressione della volontà politica di riduzione delle differenze del Paese è stato il piano HSR (*High Speed Railway*). Come detto in precedenza, un piano infrastrutturale che individua nella rete ferroviaria ad alta velocità la nervatura principale per la connessione del Paese. Questo ambizioso piano ha consentito di ridurre drasticamente la percezione delle distanze comprimendo la durata temporale del viaggio. L'attuale linea HSR che collega Shanghai e Kunming è frutto di queste politiche e può essere genericamente considerata l'accelerazione della preesistente linea anche se, nei fatti, si tratta di un nuovo asse con funzioni parallele alla rete ferroviaria tradizionale che percorre questi territori a velocità minori. Infatti, le connessioni capillari della precedente rete sono tutt'ora attive, anche nelle connessioni tra grandi città nei pressi della costa est, e rendono possibili gli spostamenti di merci e persone con opzioni più economiche, ma altresì più lente. L'asse ad alta velocità di recente costruzione, invece, si compone di un'infrastruttura del tutto nuova viste le esigenze trasportistiche date dalle alte velocità richieste. Per questo motivo il progetto realizzato guarda in particolare a fattori come la portata strutturale del terreno, le pendenze e i raggi di curvatura che definiscono il tracciamento della nuova linea. In alcuni casi, tendenzialmente in prossimità dei nodi e delle stazioni, le due linee ferroviarie giungono anche a condividere la stessa infrastruttura, ma si tratta di occasioni eccezionali visto che in questi tratti la velocità è necessariamente minore. Questa pianificazione ex novo ed extraurbana ha delle ripercussioni spaziali e fisiche che si configurano come un fattore centrale sulle direzioni di sviluppo territoriale ed urbano delle aree interessate. L'intento di questo lavoro è appunto l'osservazione, la descrizione e l'analisi spaziale di tali trasformazioni di cui di seguito si prova a restituire un quadro sintetico e strutturato.

2.2.1 Dilatazione e compressione dei tempi

Il ripensamento e la riorganizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità contribuiscono al ridisegno di equilibri spaziali, politici ed economici piuttosto rilevanti che si concretizzano in nuove disparità territoriali. La vicinanza e l'accessibilità all'infrastruttura determina una diversa "potenzialità di opportunità di interazione" e, di conseguenza, una "differente misura dell'intensità di possibilità di interazione" che ne derivano (Hansen, 1959). Seppur solo recentemente indagata in campo cinese (Jin & Wang, 2004; Wang et al, 2009; Meng & Lu, 2011),

l'accessibilità è da molto tempo al centro di studi e ricerche che si occupano di trasporti e infrastrutture[8]. Il fattore connettivo diventa il presupposto fondamentale entro il quale alcuni campi economici e di interazione, ad esempio quello turistico, si concretizzano e raggiungono una scala di sostenibilità. Ciononostante, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria non implica una causa indipendente per uno sviluppo procurato dalla compressione dei tempi di trasporto. Fattori di crescita economica e urbana, fino alla formazione di nuclei abitati più densamente popolati possono trovare, nella distanza temporale da altri fulcri, una chiave di successo, che, però, trova concretezza solo se inserita come variabile all'interno di un processo di valorizzazione territoriale e di promozione. Progressivamente all'inserimento entro un paragonabile tempo di trasporto di *cluster* funzionali produttivi e ritrovate realtà urbane, queste possono assumere un interesse di convenienza o di maggiore sostenibilità per un bacino di utenza crescente. D'altro canto, la crescente accessibilità ad un numero incrementale di realtà territoriali e urbane contribuisce ad accendere una competizione in grado di costruire nuove gerarchie e, occasionalmente, accendere o spegnere con forza l'attenzione su alcuni luoghi con tutto ciò che questo comporta (Wang et al, 2009).

La competizione nell'interesse settoriale (produttivo, abitativo, turistico, economico, commerciale) porta la necessità ai territori interstiziali all'interno del corridoio di costruire un *city branding* in grado di attrarre interesse. Una necessità crescente per realtà di medio e piccole dimensioni alla ricerca di professionalità, servizi, settori economici e produttivi in grado di mantenere una potenziale sostenibilità e indipendenza ai poli attrattivi maggiori resi sempre più vicini e accessibili. Per le aree più isolate, la stazione dell'alta velocità (intesa come punto dove il potenziale della linea HSR trova concretezza), oltre ad avvicinare le grandi città ai piccoli centri rurali, diventa la conferma dell'importanza crescente che la valorizzazione territoriale rappresenta (Xinshuo, 2019).

2.2.2 Nuove relazioni spaziali

Se l'infrastruttura diventa uno strumento facilitante di accesso e attraversamento dei luoghi, la destinazione dei territori è spesso il prodotto di vettori differenti e, in molti casi, disallineati. Se, infatti, il palinsesto fisico diventa uno strumento fondamentale, esso necessita di programmi economici e politici che sappiano coglierne il potenziale al fine di attivare dinamiche di sviluppo effettive e durature. In relazione alla politica del Go West, il corridoio Shanghai Kunming più che rappresentare uno sviluppo delle località geograficamente più ad Ovest,

8 Si vedano, tra gli altri, Keeble et al., 1981; Murayama, 1994; Spence & Linneker, 1994; Pooler, 1995; Gutiérrez et al., 1996; Royle & Scott, 1996; Li & Shum, 2001; Sohn, 2006; Zhang et al, 2016; Wu et al, 2009; Li et al, 2018.

vuole essere un fattore di sviluppo tanto per le grandi città quanto soprattutto per le regioni più rurali che attraversa. Gli obiettivi che consentono di attivare processi virtuosi per i territori "interstiziali" si rifanno principalmente ad una costruzione teorica complessa, frutto di una revisione del concetto di rurale, unito ad una certa esclusività e ricerca culturale dell'autenticità cinese e di un passato nostalgico. Fattori che impiegati in ambito agricolo, immobiliare e soprattutto turistico sono in grado di attivare un forte interesse nella società cinese contemporanea. Nello specifico, una ritrovata attenzione per la produzione naturale di qualità, biologica e sana all'interno di ecosistemi il più possibile incontaminati e una crescente attenzione rivolta alle lavorazioni artigianali, delineano un nuovo settore del mercato per i consumi della classe media soprattutto delle grandi città. In questo scenario, i luoghi della produzione assumono un'importanza simbolica e paesaggistica in grado di attivare processi di salvaguardia e patrimonializzazione. Contemporaneamente, la lettura associata alla grande città contemporanea, parallelamente agli ideali di sviluppo economico, tecnologico e professionale assume oggi caratteristiche negative date dal tasso di inquinamento, dall'aumento dei prezzi, dalla scarsa qualità della vita e dalla globalizzazione intesa come perdita di specificità cinese (Zhang et al. 2015; Ding et al. 2016; Zhai et al. 2019). Una direzione politica e sociale che sta contribuendo a ridurre la pressione migratoria verso le città costiere a favore, tra le altre, di mete recentemente connesse dall'alta velocità. Questo spostamento concettuale, divenuto ambizione sociale, ha generato uno sviluppo immobiliare nelle new towns interne al corridoio con l'obiettivo di risultare attraenti e competitive con gli standard immobiliari offerti dalle città costiere più evolute. Offrendo così alla nuova classe media del Paese in costante crescita un'alternativa in grado di far collimare il tasso di confort acquisito come classe sociale con i vantaggi di riferimenti naturali e autentici. All'interno di questo panorama si inizia a notare lo spostamento di una parte di popolazione borghese e benestante verso i luoghi d'origine, lasciati spesso per costruire successo sociale ed economico in città. Oggi la realtà sociale, unita dall'offerta immobiliare e dal confort degli spostamenti veloci, hanno trasformato le percezioni di regioni come l'Hunan, il Guizhou e lo Yunnan. Luoghi che nel secolo scorso non godevano di una reputazione alta, causata dal tasso di povertà, arretratezza e carenza di garanzie e servizi fondamentali, oggi si presentano sotto forma di un *restyling rural chic*.

In questo contesto politico, sociale e narrativo, la crescente attenzione verso un'autenticità rurale, frutto anche di una nuova forma di nazionalismo post globale, ha intercettato una parte di turismo interno sempre più rilevante. Una gamma di canali comunicativi, dalla pubblicità tramite film ai social network, ha polarizzato l'attenzione verso alcune località specifiche interne a tessuti rurali, elevati a mete del desiderio turistico della riscoperta tradizionale. All'interno dei territori indagati, esiste un vasto numero di paesaggi turisticamente rilevanti che vengono ridotti e semplificati a singoli scatti fotografici iconici. Luoghi come i campi fioriti di Qujing, le risaie terrazzate e i villaggi tradizionali delle minoranze

etniche del Guizhou, i villaggi fluviali e le formazioni geologiche dell'Hunan diventano nuovi casi di musealizzazione a scopo turistico nazionale. All'interno di questo panorama ampio di trasformazioni di significato, territori precedentemente dimenticati e sottovalutati, come ad esempio le ultime regioni della tratta Shanghai – Kunming sono oggi interessati da nuovi flussi che spinti da nuove direzioni di fruizione e consumo dello spazio, identificano nella ferrovia ad alta velocità il metodo di accesso più confortevole. Una colonizzazione dello spazio della Cina interna che aprendo i luoghi a nuove riorganizzazioni, genera una crescente competizione interurbana tra località concorrenti, attivando dinamiche di *city branding* sempre più altisonanti e riconoscibili.

4. *Rural small Towns*

Spostando l'attenzione sulla dimensione urbana e sulle disparità di significato che questo concetto fa proprie entro il contesto cinese, in questo capitolo si tenta di restituire un quadro aggiornato della conquista in chiave urbana delle porzioni interne della Cina. Il tutto facendo riferimento ad una complessa gerarchia istituzionale che organizza in differenti livelli le città e il territorio e che, nel recente passato, è stata oggetto di una concentrazione di intenti in favore della definizione di una rete diffusa di medio piccole città con tutte le difficoltà che ciò comporta. Scendendo più nel dettaglio dell'indagine, inoltre, si prova a restituire forme e ricadute spaziali principali di un'espansione infrastrutturale che interessa un territorio eterogeneo e molto vasto. La realtà delle *rural small town* è stata filtrata dal dataset di origine interpolando fattori quantitativi con la presenza delle stazioni del corridoio Shanghai-Kunming, selezionando quaranta città e altrettante stazioni. L'attenzione quindi si sposta sulle stazioni che acquisiscono una rilevanza simbolica fondamentale entro un contesto politico di rivalorizzazione di questi luoghi, e che costituiscono un elemento d'interesse tanto per indagare lo sviluppo di reti locali secondarie, quanto per meglio comprendere le forme stilistiche che l'architettura istituzionale ha assunto nel recente passato.

4.1 La condizione urbana

La geografia cinese urbana contempla una gamma estremamente vasta di insediamenti. Sul territorio nazionale, infatti, coesistono contemporaneamente insediamenti urbani tra i più grandi del continente e aree pressoché rurali costellate di villaggi e piccole città che si estendono per centinaia di chilometri. All'interno di questo quadro eterogeneo, fissare in termini assoluti il concetto di "urbano" e "urbanità", facendo riferimento ai differenti ambiti riscontrabili, risulta del tutto superficiale, tanto se si guarda all'economia, quanto se si fa riferimento all'associazione ad uno stile di vita o alla costruzione fisica dello spazio. Il processo della ricerca del confine epistemologico porta ad allargare il campo fino a contenere ogni frammento di urbanità riconoscibile all'interno di casi complessi, restituendo quindi una somma di oggetti tra loro distanti (Brenner, 2014). Lasciando da parte la percezione fisica della varietà dimensionale che entro questo contesto risulta notoriamente importante, infatti, in Cina esiste nei residenti una gamma di ideali associati alla propria versione di "urbanità" molto ampia, data dalla somma di esperienze collettive, ma anche da un comune senso di appartenenza e da prassi della quotidianità condivise.

Andando oltre la mera osservazione dell'oggetto urbano nel suo significato più inclusivo, una costellazione fenomenologica ampia nella scala degli elementi, e tornando alla dimensione spaziale è riscontrabile una moltitudine di velocità differenti nell'assorbire processi che riorientano culture e spazi verso direzioni diverse. In questo senso, infatti, trattare di sviluppo urbano difficilmente ripropone una tendenza omogenea e lineare. Spesso rimanda a fasi alterne, a processi di accelerazione più o meno diffusi con ricadute non dirette e non scontate su altre tipologie urbane. In questo senso, analizzare il mero fenomeno quantitativo della crescita urbana cinese degli ultimi decenni non spiega la compresenza di realtà urbane in rapida crescita parallelamente a intere regioni con tassi di sviluppo annui decisamente più bassi. Partendo da una ricostruzione della letteratura di settore su dati disponibili nell'ultimo decennio, si ha una descrizione del fenomeno come una crescita che tra il 2010 e 2011 riscontra, per la prima volta, il sorpasso della popolazione urbana su a quella rurale (49,7% nel 2010 e 51,27% nel 2011) (China Statistical Yearbook-2017, 2018).

Come precedentemente anticipato, la volontà politica di aumentare la popolazione urbana, e lo sviluppo delle aree interessate da questo fenomeno, si può articolare in molteplici e diverse direzioni. Numerosi sono i piani e i progetti

politico-strategici degli ultimi decenni che si sono susseguiti con il comune obiettivo di dare concretezza alla volontà di accelerare l'urbanizzazione cinese (Qian, 2017). Piani e progetti tra cui alcuni particolarmente interessanti per il fine di questa ricerca poiché caratterizzati da un riconoscibile accento posto sulle piccole e medie città. Più precisamente, sia il XII che il XIII piano quinquennale, redatti rispettivamente nel 2011 e nel 2016, hanno modificato significativamente alcuni dei principali dogmi di sviluppo del Paese introducendo il concetto parafrasato delle «*small towns located in central areas as part of the 'locomotives' of the country's economic growth and destinations for both investors and migrants*» (Qian, 2017). In questo contesto, il termine cinese "cheng shi hua" (urbanizzazione e spostamento della popolazione in città) è stato sostituito dal termine "cheng zheng hua" (spostamento della popolazione in città e paesi) (Wang, 2012). Un cambio di rotta politico e istituzionale che operativamente ha avuto - tra le altre – riconoscibili ricadute in termini spaziali e di pianificazione territoriale all'interno del *National Urban and Rural Planning Act*. Un piano nel quale il ruolo critico dei piccoli centri nel contesto regionale è stato promosso in quanto «r*evised the traditional city-centered planning strategies and included small towns and rural areas in the formal master planning mechanism, emphasizing the concept of city-region as a spatial context for planning*» (Qian & Xue, 2017). Dal 2000 al 2016, il governo cinese ha investito 914 miliardi di dollari in 300 grandi progetti, principalmente in infrastrutture ed energia, nelle regioni occidentali, specialmente per i piani "Belt and Road" e "Yangtze Economic Belt". Nel successivo piano quinquennale (2016 – 2020), secondo quanto espresso dal primo ministro Li Keqiang durante la presentazione del programma politico, si fa riferimento – come luoghi di promozione – ad un bacino di 400 milioni di persone distribuite in 12 regioni a livello provinciale occidentale (Chongqing, Sichuan, Guizhou, Yunnan, Tibet, Shaanxi, Gansu, Ningxia, Xinjiang, Mongolia Interna, Guangxi e Qinghai). Regioni che rappresentavano solo il 17% del PIL totale del paese nel 2000, prima dell'attivazione degli investimenti, e che nel 2015 si attestano al 21,2% con una percentuale in costante crescita secondo i dati ufficiali.

Un ulteriore passaggio significativo è evidente nel 2018, quando il governo cinese ha intrapreso una serie di politiche finalizzate all'individuazione di alcune 'aree pilota' con l'obiettivo di risultare maggiormente attrattive prevalentemente per le imprese economiche, ma anche per gruppi di cittadini, puntando ad un rientro della popolazione nelle regioni d'origine, pur senza rinunciare ad ambizioni economiche e di stile di vita contemporanei o per meglio dire, urbani (Tong & Lo, 2021). Le azioni concrete attraverso le quali queste politiche si sono realizzate sono molteplici anche se, in molti casi, si rifanno alla fondazione di numerose *new towns* o nuovi distretti (Governa & Sampieri, 2020) entro una strategia urbana che dalla metà del XX secolo vede la fondazione di nuove aree ai margini di quelle esistenti come strumento fondamentale di espansione della città (Wakeman, 2016). Una tendenza che si diffonde ancor più a partire dal XXI secolo quando

il governo cinese annuncia la fondazione di oltre 400 *new towns* da progettare e realizzare entro il 2020 – almeno nelle intenzioni – rendendo concreta e tangibile la volontà di spostare l'attenzione dai centri delle città maggiori alle regioni più interne della Cina orientando politiche e investimenti in questo senso. Per rendere tale orizzonte di sviluppo diffuso costruendo una rete stabile ed effettiva piuttosto che isolati nuclei di sviluppo, il sistema infrastrutturale è diventato centrale ad una scala fino al secolo scorso inedita. Una necessità infrastrutturale che non solo funge da legame tra aree distanti, ma altresì una rete in grado di inserire in un sistema interconnesso il maggior numero possibile di poli urbani. Tutto ciò si concretizza in una profonda revisione in grado di alterare la relazione percettiva tra distanze e tempi della mobilità interurbana e interregionale. Il piano HSR[1], infatti, può essere considerato il progetto cardine in grado di costruire il palinsesto antropico che consente di connettere e ridisegnare confini e relazioni nello spazio, ma anche orientare espansioni ed investimenti economici ridefinendo equilibri e gerarchie attivando una "riconquista" di alcuni territori interni in chiave urbana.

4.2 Classificazioni ufficiali e realtà spaziale

«La sola formulazione in sé della richiesta della definizione dei termini fu una rivoluzione. Le definizioni condizionali definiscono uno o più termini (definiens) mediante l'esplicitazione di un insieme di condizioni necessarie e sufficienti (definiendum) a circoscrivere il risultato» (Pili, 2009). Le definizioni, in quanto associazione tra una parametrizzazione scelta e una classificazione generale, difficilmente posso risultare esaustive nel filtrare fenomeni realmente simili (Gupta, 2015). Questo vale ancorpiù per definizioni che mirano a segnare il perimetro tra ciò che vi è compreso e ciò che è escluso all'interno di un gradiente di casi reali. Ciononostante, prima di affrontare il tema indagato, risulta necessario provare a restituire una identificazione dell'oggetto dell'indagine: la piccola città rurale cinese.

Il concetto di piccola città (o grande città) appare inafferrabile, nel quadro disciplinare di riferimento, tanto da un punto di vista teorico quanto, ancor più, nell'empirismo fisico. É altresì vero, però, che sarebbe relativamente semplice riconoscere dei tratti fenomenologici associabili a questa categoria, seppur vaga, specialmente basandosi su parametrizzazioni semplificate. Se si guarda alla letteratura di settore in ambito cinese, è possibile riconoscere alcune classificazioni

1 Si fa riferimento al piano di sviluppo della Ferrovia ad alta velocità (High Speed Railway).

ricorrenti nella definizione di "*small town*" basate principalmente su standard dimensionali in termini di superficie o popolazione residente, oppure in base alla classificazione amministrativa nazionale. Se si guarda alla realtà urbana cinese, esistono due classificazioni in parte parallele, ma di fatto originate da enti e logiche differenti e talvolta non concordi. La classificazione ufficiale, stabilita dalla costituzione nazionale riconosce una suddivisione primaria in cinque categorie gerarchiche. All'interno di questa classificazione vigono regole e poteri specifici per ciascun livello, ciononostante la realtà di "città" è riconoscibile all'interno di ciascun livello e ne consegue che nel territorio cinese alcune città o municipalità (4: Pechino, Shanghai, Chongqing e Tianjin) sono classificate al livello di Prefetture, quindi con potere amministrativo uguale a quello di intere regioni, e le altre si suddividono in livelli inferiori con numeri crescenti fino ad arrivare ai villaggi che sono i più diffusi.

Nello specifico la realtà territoriale cinese è così suddivisa:

1° livello (provinciale o regionale) in: 22 provincie (+ 1 rivendicata), 4 municipalità, 5 regioni autonome, 2 regioni amministrative speciali.
2° livello (di prefettura) in: 293 città prefettura, 7 prefetture, 30 prefetture autonome, 3 leghe.
3° livello (di contea) in: 954 distretti, 366 città contea, 1359 contee (+ 1 rivendicata), 117 contee autonome, 49 banner, 3 banner autonomi, 1 distretto speciale, 1 distretto forestale.
4° livello (di città o distretto) in: 8.122 sotto-distretti, 20.942 città, 9.659) borghi (township) (+ 1 rivendicato), 2 distretti controllati dalla contea, 985 distretti etnici, 152 sums, 1, sums etnica
5° livello (di villaggio) in: 104.083 comitati di residenza, 558.310 villaggi.

Questa divisione dal punto di vista dell'esercizio del potere si classifica con il primo livello direttamente sotto il controllo del governo, definito quindi come interesse nazionale e dall'eco internazionale, il secondo livello gode di una discreta autonomia rispetto al governo centrale, dal terzo livello al quinto, con poteri decrescenti ogni amministrazione è tenuta a rispondere al livello superiore fino al secondo livello per amministrazioni territoriali. Inoltre, le città appartenenti ai primi due livelli amministrativi tendono a possedere un notevole potere rappresentativo in quanto luoghi di rappresentanza a livello nazionale e internazionale dove la concentrazione di persone, istituzioni governative, media e capitali hanno prodotto un dinamismo cosmopolita che è divenuto rappresentativo di tutta la Cina urbana. In letteratura sono riscontrabili diversi approcci che portano al riconoscimento di un diverso numero di livelli amministrativi. Come semplificazione di tale sistema, infatti, è possibile riconoscere una classificazione in tre livelli differenti che riunisce il terzo, quarto e quinto livello in un unico insieme di città di rilevanza alla scala di contea, ma anche una gerarchia a quattro livelli che esclude le città sub-prefetturali identificata da Cartier (2005).

Parallelamente alla classificazione ufficiale, esiste un livello non ufficiale stabilito non da fonti governative bensì da analisi statistiche stilate periodicamente dai maggiori protagonisti dell'informazione e dei media del Paese, tra i principali *Yicai Global*, ma anche *South China Morning* e *Mafengwo Report Post*. Una classificazione divenuta sempre più celebre tanto nella pubblica percezione quanto in ambito accademico poichè più semplice da individuare e in grado di cogliere meglio lo status dinamico attuale. I fattori che collaborano alla classificazione riguardano fattori fisici come la superficie territoriale, statistici come la quantificazione demografica, strumentali quali la dotazione e la potenza del trasporto aereo e ferroviario, e soprattutto fattori legati alla qualità della vita e alla capacità di produrre economia e ricchezza. Ciò che se ne evince, anche in questo caso, sono cinque livelli che però, a differenza della classificazione ufficiale governativa, organizzano più semplicemente le città all'interno delle cinque categorie ponendo in cima le città di primo livello (1thTier Cities) fino alle città di quinto livello (5thTier Cities). All'interno di questo panorama alcune indicazioni possono esprimere in modo più chiaro il tipo di classificazione prodotta da *Yicai Global* nel 2020 attraverso una parametrizzazione comparabile tra i livelli:

1th Tier Cities: PIL > 300 miliardi di dollari, Popolazione > 15 milioni di persone, Controllo diretto del governo centrale.
2th Tier Cities: PIL 300 - 68 miliardi di dollari, Popolazione 3 -15 milioni di persone, Capoluoghi provinciali e sub-provinciali
3th Tier Cities: PIL 18 - 67 miliardi di dollari, Popolazione 150.000 - 3 milioni di persone, Capoluoghi di prefettura
4th Tier Cities o inferiore: PIL < 17 miliardi di dollari, Popolazione < 150.000 persone, Città, distretto o villaggio

Oltre la questione lessicale, di scala e interpretativa, la classificazione urbana cinese per propria natura tanto assoluta quanto contraddittoria, è stata nei decenni passati uno strumento di argine e di controllo delle politiche, utile per definire campi d'azione normativi e d'investimento nelle differenti fasi. Infatti, i relativi programmi di sviluppo e avanzamento promossi dal governo centrale e/o dalle amministrazioni locali hanno introdotto nel tempo politiche riferite a tipologie specifiche di agglomerati urbani all'interno di categorie riconoscibili. Così come in letteratura, anche le direzioni politiche e i piani strategici nazionali hanno lasciato a lungo i nuclei urbani minori ai margini del discorso. Effetto visibile non solo per la volontà di investire su realtà del Paese ascrivibili all'ambito delle maggiori metropoli, ma anche in larga misura per una crescente difficoltà di gestione che aumenta con il ridursi della scala urbana. L'ambito delle grandi *first and second tier city*, per quanto stratificato e complesso, risulta in grado di assorbire e riflettere - in qualche misura restituire visivamente - investimenti importanti e strutturali. Nello specifico, le "second tier city level" (30 in tutto lo stato) sono considerate in questo periodo storico come veri motori della crescita più recente cinese, seppur meno

esposte e celebrate delle 5 megalopoli di primo livello ("*first-class opportunities*" citando le parole di Robert Lawrence Kuhn) (Mullich, 2021). Contrariamente, investire nello sviluppo delle città minori, identificate come "county-level cities", prefectural-level cities" o "sub-prefectural-level cities", per quanto sia un processo continuo da decenni, fatica a mostrare conseguenze evidenti su scala. Questo non solo per la frammentazione delle risorse ma, soprattutto, per una moltiplicazione di esigenze geograficamente e socialmente ascrivibili a casi singoli e isolati (Mazza, 2009).

Durante gli ultimi decenni questi sforzi sono divenuti centrali nel dibattito, in particolare a fronte della volontà esplicita da parte del governo centrale di ottenere uno sviluppo effettivo e riconoscibile proprio in questo ambito. Di conseguenza, quelle definite genericamente come "*small towns*" hanno iniziato a trovare spazio e a divenire oggetto d'interesse all'interno dei piani governativi di sviluppo urbano. Uno sviluppo che – parallelamente a singole e puntuali operazioni di investimenti territoriale – ha portato alla definizione e attuazione di piani di sviluppo a scala maggiore, calati all'interno di realtà minute e per certi versi isolate. Un disegno su scala nazionale non distante da quello messo in atto negli ultimi decenni del secolo scorso nelle principali aree urbane, finalizzato a costruire le basi solide del fenomeno di rapida urbanizzazione della nazione (Wu et al., 2016).

Così come sottolineato da Bell e Jayne (2006), però, la scala o la definizione amministrativa può essere illusa dall'influenza della città sull'intorno, ma anche dal dinamismo che la caratterizza o ancora dall'autodefinizione comune della popolazione che quotidianamente le abita. Perciò, una definizione quantitativa e amministrativa puntuale e certa della condizione di una città può essere smentita dall'autoidentificazione attraverso la quale i residenti si riconoscono e di conseguenza agiscono nella ridefinizione dello spazio. In questo senso, infatti, specialmente in una fase come quella attuale dove piccoli centri dal carattere rurale vengono interessati da piani di crescita e sviluppo massicci, si costituiscono contesti urbani con numeri da grande metropoli composti da una popolazione ancora fortemente legata ad uno stile di vita molto poco urbano nelle pratiche, nelle professioni e nei modelli di fruizione dello spazio.

Più in generale, è importante notare che le *small cities and towns* alle quali si fa riferimento sono città entro le quali è possibile riconoscere una commistione di attitudini, forme, economie, usi e costumi che integrano elementi di urbanità e ruralità molto riconoscibili, dove tradizione e modernità si confrontano e convivono entro uno stesso spazio. Per lo più città di terzo, quarto e quinto livello identificabili con poli urbani fortemente inseriti in una rete provinciale o prefetturale di scambio continuo e simbiotico con gli spazi esterni quali villaggi, aree agricole ed aree naturalistiche. Città che più che con la Cina urbana costruiscono relazioni con un intorno rurale contribuendo ulteriormente all'ibridazione delle pratiche e degli

spazi e che, per questo, risultano difficilmente definibili e categorizzabili entro un concetto univocamente condiviso e riconosciuto. Seppur lontani dalla volontà di intraprendere un percorso di questo tipo, si ritiene necessario provare a chiarire a quali sistemi di città si fa riferimento. In letteratura, tra le più diffuse e accreditate definizioni di *small town* vi è quella che le riconosce come *organic town* o *county town* (città contea) facendo riferimento a definizioni amministrative in funzione di indicatori quali popolazione, economia e struttura industriale[2].

4.3 Nuovi modelli urbano rurali

La condizione di molte delle *rural small towns* indagate mostra un tasso di trasformazione molto basso prima degli ultimi quindici anni, una condizione che evidenzia la natura di luoghi che in larga misura non hanno contribuito alla crescita quantitativa cinese riscontrabile a livello numerico e statistico. In altre parole, aree al di fuori delle attenzioni politiche e programmatiche dei grandi piani dei decenni 1990-2000-2010. Guardare quindi ai territori oggetto del "Go-West" vuol dire guardare a casi studio meno influenzati dal rumore di fondo costituito dalla ormai continua crescita cinese riconoscibile anche a livello spaziale e macro-urbano. Aree nelle quali è possibile leggere con una chiarezza maggiore - rispetto alle grandi metropoli - i cambiamenti del processo di sviluppo urbano all'interno del corridoio infrastrutturale scelto, anche se non direttamente dichiarabili come lineare nesso di causa o conseguenza. La struttura del corridoio da un lato assume alcune ricadute spaziali caratteristiche come elementi comuni e riconoscibili entro territori anche distanti, dall'altro, invece, presenta soluzioni spaziali fortemente influenzate dalle condizioni geografiche al contorno che assumono il ruolo di variante preesistente fondamentale. Ad esempio, le aree più vicine alla costa, seppur presentino ancora un certo numero di città considerabili piccole in quanto aventi una scala e una popolazione residente contenuta, risultano difficili da considerare come casi rilevanti in quanto inserite all'interno di sistemi metropolitani la cui influenza non può essere ignorata. Le piccole città nelle aree di influenza complesse, dense e articolate, infatti, subiscono per osmosi geografica gli effetti dei fenomeni di crescita e sviluppo dei centri principali dovuti a fattori di prossimità e convenienza economica.

Scendendo nel dettaglio del corridoio indagato, molte e differenziate sono le forme di urbanità riscontrabili. Tra le città di Shanghai e Hangzhou esiste un tessuto antropico compatto, seppur eterogeneo, che combina usi differenti del suolo; da

2 Per maggiori dettagli in merito, si rimanda agli studi approfonditi fatti da Wang et al (2019).

urbano ad agricolo seppur limitatamente, passando per la logistica e la produzione. Quest'area territoriale definisce un primo settore del corridoio infrastrutturale dove seppur permangono alcuni piccoli insediamenti, le influenze dello sviluppo dell'area di Shanghai sbilanciano la percezione fisica dello spazio. Si tratta di un territorio fortemente antropizzato e nel quale lo spazio si declina attraverso un uso intensivo e denso, un tessuto che risulta allo stesso tempo sufficientemente labile da apparire come slegato e contemporaneamente forte da permeare e razionalizzare una superficie territoriale molto estesa. L'area geograficamente compresa tra il delta dello Yangtze e la baia di Hangzhou assume l'aspetto dell'urbanità diffusa, la periferia della metropoli di Shanghai che satura e organizza lo spazio inglobando città minori e territori.

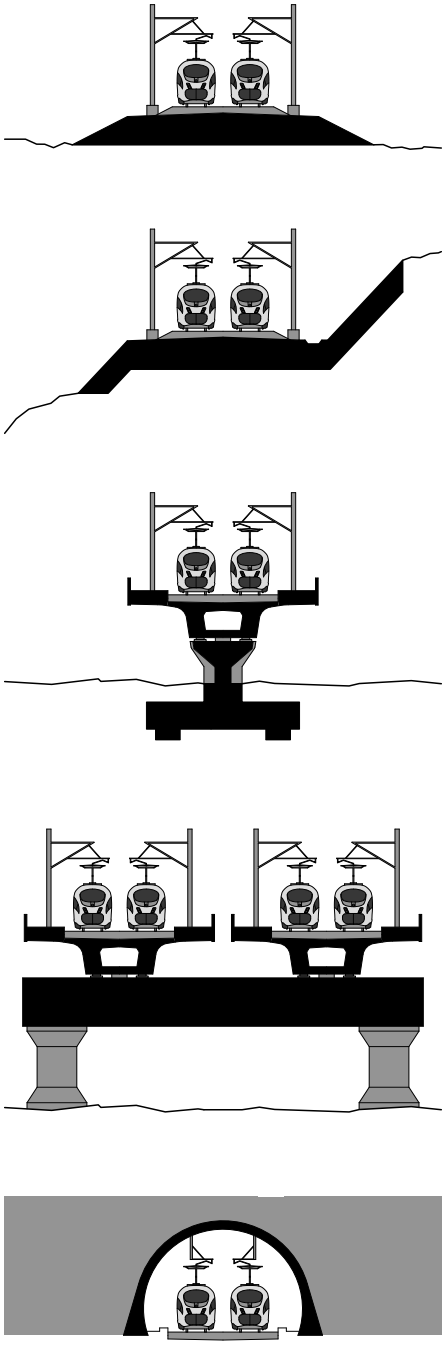
All'interno dell'area metropolitana di Hangzhou, invece, l'asse ferroviario supera il fiume Qiantang per proseguire verso grandi città sempre più distanti tra loro, come Jinhua, fino a raggiungere Nanchang. Il contesto è di transizione tra la costa fortemente antropizzata e un largo fondovalle produttivo e abitato che intreccia reti della mobilità verso il primo entroterra e la porzione finale dei fiumi prima dello sfocio in mare. Qui grandi insediamenti urbani si alternano a realtà minori all'interno di un contesto comunque fortemente connesso e inserito nel circuito della Cina urbana. Il territorio si presenta caratterizzato da nuclei urbani di dimensioni rilevanti intervallati da aree naturali e rurali all'interno delle quali esiste un tessuto di piccole città connesse tra loro quali – tra le altre – Yngtan, Ychun e Pingxiang fino a Changsha.

Oltre Changsha la dimensione degli insediamenti principali si riduce drasticamente e la rete di piccole città si densifica in pianure di fondovalle e si polarizza a favore di un paesaggio naturale che mantiene la propria forza grazie alla topografia complessa che ne ha favorito la conservazione in forma più naturale. Qui l'isolamento dettato dall'impenetrabilità oltre a contenere la scala urbana e il proprio tasso di crescita, è riuscito a preservare, tra l'Hunan, il Guizhou e lo Yunnan, alcuni bacini di minoranze etniche organizzate in prefetture autonome. Un tessuto di piccoli centri abitati inseriti in contesti paesaggistici dal forte potenziale e dal carattere rurale che si articolano in un districato intreccio di strette valli e frastagliate alture verdeggianti. Una porzione territoriale entro la quale l'unico centro metropolitano di dimensioni considerevoli[3] risulta essere la capitale prefetturale del Guizhou, Guiyang. All'interno di questa porzione molto estesa del corridoio ferroviario trovano spazio una serie di piccole realtà isolate che rappresentano dei casi paradigmatici di *rural small towns* recentemente connesse a reti nazionali di più ampio respiro, quale tra le altre Kaili.

3 Città con popolazione urbana di 4,5 milioni di persone al 2020.

A differenti scalarità, queste reti - rappresentate in questa ricerca dalla linea dell'alta velocità ferroviaria - si relazionano con i territori tramite alcune regole adottate su situazioni generali, di fatto semplificando il palinsesto spaziale composto di casi e contesti geografico-morfologici particolari. Un atteggiamento comune per l'economia della scala con la quale il progetto si raffronta e per la varietà di territori che attraversa che portano alla definizione di un insieme di regole differenti riconoscibili tanto alla scala costruttiva, tanto a quella geografica. Nello specifico, alla scala costruttiva le relazioni con la superficie territoriale sono risolte tramite poche e semplici categorie di interventi che si ripetono e si susseguono lungo l'intera tratta. Più nel dettaglio, in questi territori vallivi la linea ferroviaria in condizioni ordinaria risulta sopraelevata di pochi metri rispetto alla superficie del suolo, tramite terrapieni o strutture puntuali in calcestruzzo armato, in alternativa sbancamenti di pendii o gallerie in una successione continua. La collocazione di questi oggetti diviene, quindi, frutto di un compromesso tra le condizioni topografiche, la prossimità di centri urbani e un intervallo controllato tra le fermate il più uniforme possibile. In questo senso, seppur attraversabile in molti punti in quanto oggetto sopraelevato, dal punto di vista geografico l'asse ferroviario deposita a terra un limite netto all'interno del territorio, una barriera fisica che divide lo spazio e segna una direzione. È importante notare, però, che il ruolo di linea di confine interno ai territori assume gerarchie differenti in base al contesto che attraversa, particolarmente se in prossimità di realtà dense quali le *rural small towns*. Infatti, nonostante il termine "*small town*" rimandi ad un immaginario composto da una scala morfologica minuta e in relazione ad una realtà agricola, la realtà di queste aree è molto differente. Infatti, per quanto il tessuto prettamente urbano non sia dotato di masse edificate particolarmente estese, il tessuto esterno alle città è costellato da una quantità di presidi antropici quali impianti produttivi e logistici. La stazione, perciò, solo in rari si staglia come elemento estraneo e insiste su un territorio riconoscibile come prettamente agricolo.

Spostando l'attenzione dalla linea al fulcro, la stazione nonostante si presenti come una novità funzionale, mostra alcune similitudini, quantomeno dimensionali e di forma, con alcuni comparti industriali già presenti su questi territori. In particolare se si guarda alla scala fisica dell'impianto, alla distanza dal contesto urbano e la massiccia infrastrutturazione viaria con assi e poli che la connette al tessuto edificato consolidato, spesso frutto del potenziamento di reti esistenti. Come dimostrato dai rilievi cartografici sulle città considerate, inoltre, la stazione assume un ruolo variabile all'interno dei territori proprio per la duplice caratteristica di essere sia linea (ferrovia) sia punto (stazione), in grado quindi di essere oggetto di confine periferico della città, polo di una nuova crescita sotto forma di *new town* o realtà urbana spesso senza nessi di prossimità dalla città di riferimento. Ne è un caso emblematico ad esempio Tongren, città che ha visto sorgere la propria stazione, per motivi di conformazione topografica, a oltre 50 km dal



Img. 8: Sezione tipologica del tracciato ferroviario HSR in relazione a differenti conformazioni del suolo. Nel dettaglio: 1.infrastruttura in aderenza al suolo; 2.infrastruttura a mezza costa; 3.infrastruttura sopraelevata; 4.sezioni di ingresso e uscita dalle stazioni; 5.infrastruttura in galleria ipogea. © Matteo Migliaccio

centro urbano storico, generando così non solo un distaccamento urbano lontano, ma contemporaneamente uno sviluppo proto-urbano lineare lungo l'asse Tongren – stazione. All'interno di questo panorama, perciò, la condizione delle *rural small towns* non è semplicemente riassumibile come una connessione inter-regionale di questi piccoli centri, ma assume forme e opportunità differenti in base alle relazioni di prossimità che la stazione dell'alta velocità genera con il territorio. In alcuni casi si configura come apparato urbano ormai inserito all'interno del contesto urbano, in altri casi come oggetto peri-urbano, e in altri ancora come fulcro territoriale in grado di assumere il ruolo portante di reti di servizi e di infrastrutture. In questo scenario, la stazione diviene anche un polo tecnologico in grado di fungere da nesso scalare tra una rete HSR ampia e veloce a scala nazionale e una rete ferroviaria secondaria di scala regionale che connette differenti *rural small towns*. Sistemi articolati composti da poli urbani e aree rurali che definiscono un territorio frammentato e largo all'interno del quale spazi della produzione, della mobilità e dell'abitare sono interconnessi e interdipendenti.

4.3.1 La stazione come Hub

La stazione, quindi, è l'oggetto fisico e tangibile nella quale si catalizzano i valori intangibili espressi dal piano politico che guarda all'espansione urbana nelle regioni interne della Cina e, nello specifico, dal piano di sviluppo della rete ad alta velocità. In un certo senso, la stazione diventa un emblema iconico atto a celebrare la promessa di attenzione mantenuta, di trasporre una parte del "*chinese dream*" oltre i confini consolidati. Se nelle realtà urbane più grandi, la presenza dell'attenzione statale è passata nel secolo scorso dall'essere incarnata dai luoghi di governo ai nuovi *financial district*, nelle regioni più rurali oggi la stazione dell'alta velocità ne diventa l'erede spaziale. Questo emblema della conquista tecnologica e della crescita sociale ed economica cinese è un oggetto apparentemente semplice, ma nella realtà complesso nella sua struttura a differenti livelli di interpretazione. Le nuove stazioni dell'alta velocità cinese al di fuori della città possono essere lette tanto come edifici, quanto come infrastrutture o come hub di interscambio veicolare. Concetti differenti in grado di evidenziare alcune caratteristiche a discapito di altre, ma tutte riconoscibili e coesistenti in questi luoghi, sintomo di una complessità e somma di valori rappresentati ed espressi oltre che di funzioni specifiche.

Le stazioni dell'alta velocità studiate come edifici e come presidi territoriali presentano delle sequenzialità schematiche ripetute e alcune variabili diversificate a seconda dei casi. La struttura del complesso ripropone in ogni caso la struttura tipologica della stazione in linea in quanto attraversata dalla linea ad alta velocità. Costituiscono un'eccezione alla regola le stazioni di inizio e fine

tratta, ovviamente, ma non vengono qui considerate in quanto fuori dal campione d'indagine selezionato. Ulteriore peculiarità comune è la permeabilità dell'edificio nei confronti dell'utenza, pressoché univocamente consentita solo da un lato seppur sufficientemente ampio da eliminare la percezione di scarsa accessibilità che risulta dal confinamento sui restanti lati. Tra gli elementi ricorrenti di questa nuova struttura tipologica divenuta nuovo standard, si riconoscono le coperture dei binari, un corpo di fabbrica disposto lungo il primo binario e una piazza di rappresentanza di dimensioni monumentali e- per lo più pedonale – pedonale al di sotto della quale nella maggior parte dei casi si trova un ampio parcheggio e le corsie dedicate alla mobilità veicolare. Questo schema modulare è ripetuto tanto per la tipologia dei materiali quanto per le dimensioni, sempre importanti a prescindere dal bacino di utenza che la stazione è strutturata per servire. Esulano dagli elementi fondanti e tipologici comuni un insieme di elementi stilistici che rendono ciascuna stazione iconica e riconoscibile, producendo una gamma di soluzioni singolari. Nello specifico, soluzioni finalizzate prevalentemente a definire strategie per risolvere il dualismo tra facciata principale in affaccio sulla piazza pedonale e copertura del volume principale, ma anche il disegno di suolo delle pavimentazioni caratterizzato o meno dalla presenza di elementi vegetali o specchi d'acqua con fontane.

All'interno del campione indagato esiste una varietà di soluzioni formali che possono essere associabili ad un gradiente che vede opporsi, da un lato, un linguaggio estremamente contemporaneo e protagonista tipico degli hub internazionali – si pensi, ad esempio, ai principali aeroporti nazionali - all'opposto, invece, una riproposizione in scala allargata degli archetipi e delle forme della tradizione architettonica cinese. I risultati delle stazioni analizzate, anche se dimensionalmente, funzionalmente e matericamente comparabili, sono quindi in grado di esprimere atteggiamenti anche molto distanti che, con diverse intensità, dichiarano un'appartenenza ai luoghi e una ricerca di legami con la cultura tradizionale, almeno nelle forme, o all'opposto la presenza di una contemporaneità internazionale ed urbana. La relazione con il suolo avviene in ogni caso scartando la questione topografica al contesto, nello specifico facendo riferimento unicamente allo spazio di rappresentanza sul fronte principale e posizionando il corpo principale su di un'unica piastra orizzontale. È così che la stazione si pone come oggetto estremamente funzionale in grado di essere reiterato e moltiplicato nella sua composizione fondante, ma al quale – allo stesso tempo – viene affidato il compito di assorbire visivamente e rendere tangibile la direzione delle politiche di promozione territoriale che le singole amministrazioni e regioni si propongono di perseguire.

4.3.2 Scalarità e intermodalità

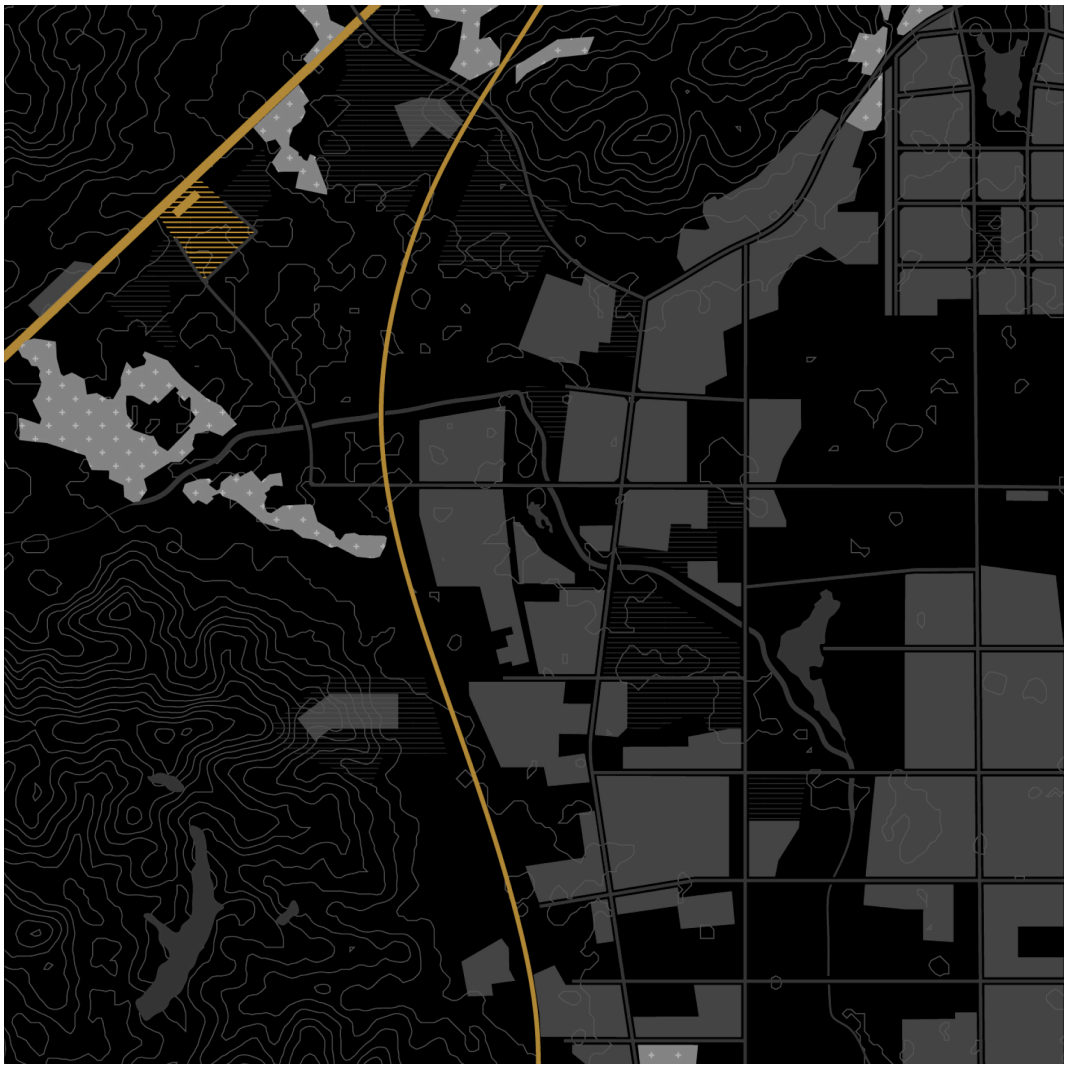
Oltre ad essere un landmark riconoscibile nel territorio, la stazione assume un ruolo rilevante nella ridefinizione delle geografie della mobilità secondo orizzonti temporali definiti e differenti. L'area indagata, infatti, presenta un'infrastrutturazione recente che consente di leggere come la variabile temporale sia in grado di scandire scelte e fasi che nel tempo cambiano il ruolo della stazione e degli equilibri che essa è in grado di tessere con il contesto territoriale. Una generalizzazione dello sviluppo delle infrastrutture secondarie all'asse ferroviario può essere assunta come suddivisa in tre differenti fasi consecutive e realizzate in tempi diversi per ciascun caso.

Durante la prima fase di cantierizzazione, parallelamente alla costruzione della linea ad alta velocità, si evidenzia una corrispondente fase di pianificazione a livello urbano che consiste in una semplice connessione viaria carrabile tra la città e la stazione. Un asse inizialmente scarno seppur di dimensioni importanti, interrotto solo da indizi di incroci stradali da realizzarsi a posteriori. La seconda fase, che nella maggior parte dei casi è visibile solo a seguito dell'entrata in funzione della stazione, riguarda la complessificazione dell'asse tra la stazione e la città. A partire da questo, infatti, vengono implementati percorsi viari perpendicolari all'asse principale, utili a predisporre una urbanizzazione primaria disposta a griglia, spesso deformata, in grado di definire lotti individuati per la densificazione e la produzione di nuovi tessuti urbani. Questa fase corrisponde, nella maggioranza dei casi, con l'apertura della stazione e il progressivo adattamento dei piani di mobilità pubblica che inseriscono la stazione all'interno delle reti minute di trasporto urbano. La terza e ultima fase è quella dove la casistica indagata offre risultati più discordanti. Una fase dove urbanizzazione e costruzione del corridoio città-stazione attraversano un processo di progressiva costruzione di un tessuto di espansione urbana. Questo tipo di produzione urbana è riconoscibile principalmente a partire dal perimetro urbano e, solo in pochi casi, vede la stazione come nucleo generativo. Infatti, le stazioni godono spesso di una sorta di indipendenza e apparente distacco dalle reti di prossimità appoggiandosi a reti di trasporto secondarie (bus, auto, taxi). La densificazione del tessuto costruito attorno alle stazioni, infatti, spesso si limita alla sola perimetrazione degli spazi di rappresentanza frontali e all'inserimento entro di essi dei principali servizi terziari. Ciononostante, questa fase che sancisce in qualche modo la realizzazione di quanto pianificato mostra, come anticipato, risultati molto diversi tra loro.

Esistono, infatti, casi in cui la produzione di tessuto avviene in concomitanza con l'apertura della stazione e l'infrastrutturazione extraurbana fino a saturare tutto lo spazio progettato. In altri casi, invece, questo processo si scontra con l'inerzia caratteristica dello spazio e delle culture rurali che non gli consentono di essere portato a termine o, in alcuni casi, nemmeno di vedere la luce[4].

A prescindere dall'impatto che la stazione assume nei confronti della crescita urbana, la nuova gerarchia di flussi generati determina una scalarità di diversi livelli di mobilità, che vede nella linea di alta velocità la connessione rapida esterna e nella stazione l'hub trasportistico di scambio con il territorio. Nei contesti indagati, con una particolare attenzione verso i centri urbani minori, la stazione assume un'indipendenza sempre maggiore nei confronti dell'insediamento abitato dal quale assume il toponimo in favore di un territorio infrastrutturato e ampio, definibile come una ragnatela che pone la stazione come fulcro logistico e di riferimento. La quantità di linee infrastrutturali che la stazione tesse ed intercetta nel territorio, generano una rete secondaria che vede nella stazione e nel centro città due dei numerosi poli accentratori.

4 Si noti che, entro questo quadro, la ricerca prova a riconoscere il fenomeno nelle sue articolazioni e fasi di sviluppo, ma non si spinge nel definire quali siano le variabili in grado di orientare il processo di costruzione della stazione poiché consapevoli del fatto che si presentano come il frutto di una moltitudine di fattori non divisibili dai casi territoriali ed economici singoli. Un tentativo in questo senso è riscontrabile nel capitolo dove si affronta il caso di studio di Kaili.



Img. 9: Rappresentazione cartografica del caso di Qujing, nel quale la stazione, vicina al fronte di sviluppo della new area, rimane al di fuori del contesto urbano. © Matteo Migliaccio

4.4 Modelli di sviluppo

L'attenzione crescente nei confronti di queste città da parte di piani programmatici, investitori e nuove economie ha prodotto come conseguenza indiretta uno sviluppo misurabile, anche in termini quantitativi, nella riduzione dell'emigrazione verso altre località, a favore di una nuova immigrazione di ritorno e una relativa crescita della dimensione urbana. Da questo punto di vista, gli investimenti inizialmente mirati a riequilibrare lo strutturale divario tra le regioni orientali e occidentali passano dall'offerta di realtà urbane inserite in un contesto più ampio di sviluppo, ma non al di fuori degli stessi territori dell'emigrazione rurale.

L'attenzione si è quindi spostata sulla soddisfazione della domanda di alloggi, consumo e produzione da parte della nuova élite urbana, contribuendo al sostenimento della crescita economica nazionale e attraendo imprese e attività o, più in generale, promuovendo il sogno urbano cinese (Taylor, 2015). Questa nuova condizione si è tradotta, in molti dei casi indagati, in un modello di espansione morfologico ibrido tra quello della città cinese densa, composta da una serialità di torri all'interno di lotti unitari, e un modello seriale composto di abitazioni plurifamiliari composte da pochi piani e caratterizzate dalla presenza di verde privato. Entrambi i modelli di sviluppo, riconoscibili in una ampia gamma di varianti intermedie, non appartenevano al contesto della *rural small towns* fino al decennio passato, ed esprimono attraverso gli *standard* residenziali le aspettative e le ambizioni della nuova idea di cittadinanza di questi luoghi. Questo tipo di produzione urbana interessa tanto la sostituzione di tessuti degradati o in disuso, interni o adiacenti ai centri abitati esistenti, quanto la pianificazione delle nuove aree di espansione nelle porzioni periferiche o lungo gli assi infrastrutturali principali.

Si ha così una produzione urbana nella quale si può leggere la volontà di costruire uno stile di vita alternativo alla città densa, in grado di ridefinire l'immaginario rurale associato spesso a condizioni di vita dal basso livello qualitativo. Qui, la densità abitativa che tradizionalmente guida la linea di produzione edilizia in questi territori della compresenza urbano-rurale[5], si confronta con la necessità di trovare un compromesso con la ricerca di uno stile di vita per certi versi più lento e relazionato al territorio naturale, uno stile di vita in grado di attrarre sempre più la nuova borghesia cinese. Tanto nelle esplorazioni cartografiche, quanto nei documenti

5 Specialmente nelle regioni dell'Hunan, Guzhou e Yunnan sulla linea Shanghai-Kunming.

impiegati per la promozione immobiliare, risultano evidenti le narrazioni di un nuovo standard dell'abitare. Modelli che ibridano standard abitativi dalle dotazioni dimensionali importanti e dall'alto standard qualitativo, in relazione a spazi attigui che promuovono un ritorno ad un contesto naturale lontano dalla metropoli, spesso sovrapposto ad un immaginario rurale lontano dall'esperienza reale.

Gli effetti spaziali che nel recente passato hanno investito le piccole città dell'alta velocità oggetto dell'indagine offrono un punto di vista privilegiato sui possibili risultati a differenti gradienti di intensità. Ne sono un esempio i casi di nucleazione di nuovi distretti attorno alla stazione, o le progressive colonizzazioni dei centro valle lungo gli assi stazione-città o ancora l'assenza di un vero e proprio tessuto urbano a favore di un isolamento della stazione come elemento funzionale-produttivo depositato sul territorio. La casistica ampia composta da quaranta casi selezionati, seppur probabilmente non esaustiva di tutte le conformazioni riscontrabili, offre una panoramica su una gamma di atteggiamenti discreti e riconoscibili ad un livello generale di osservazione di relazioni tra fattori. Al fine di riuscire a sorpassare l'ostacolo della genericità dell'insieme, si è reso necessario affiancare alla mappatura che compone l'atlante alcuni approfondimenti di casi specifici entrando nel merito di ciò che alcune di queste quaranta città rappresentano. Per quanto si tratti, in ogni caso, di situazioni puntuali, determinate da fattori non comuni o trasferibili, è possibile leggere una generalizzabile tipologia di reazioni che accomunano differenti casi.

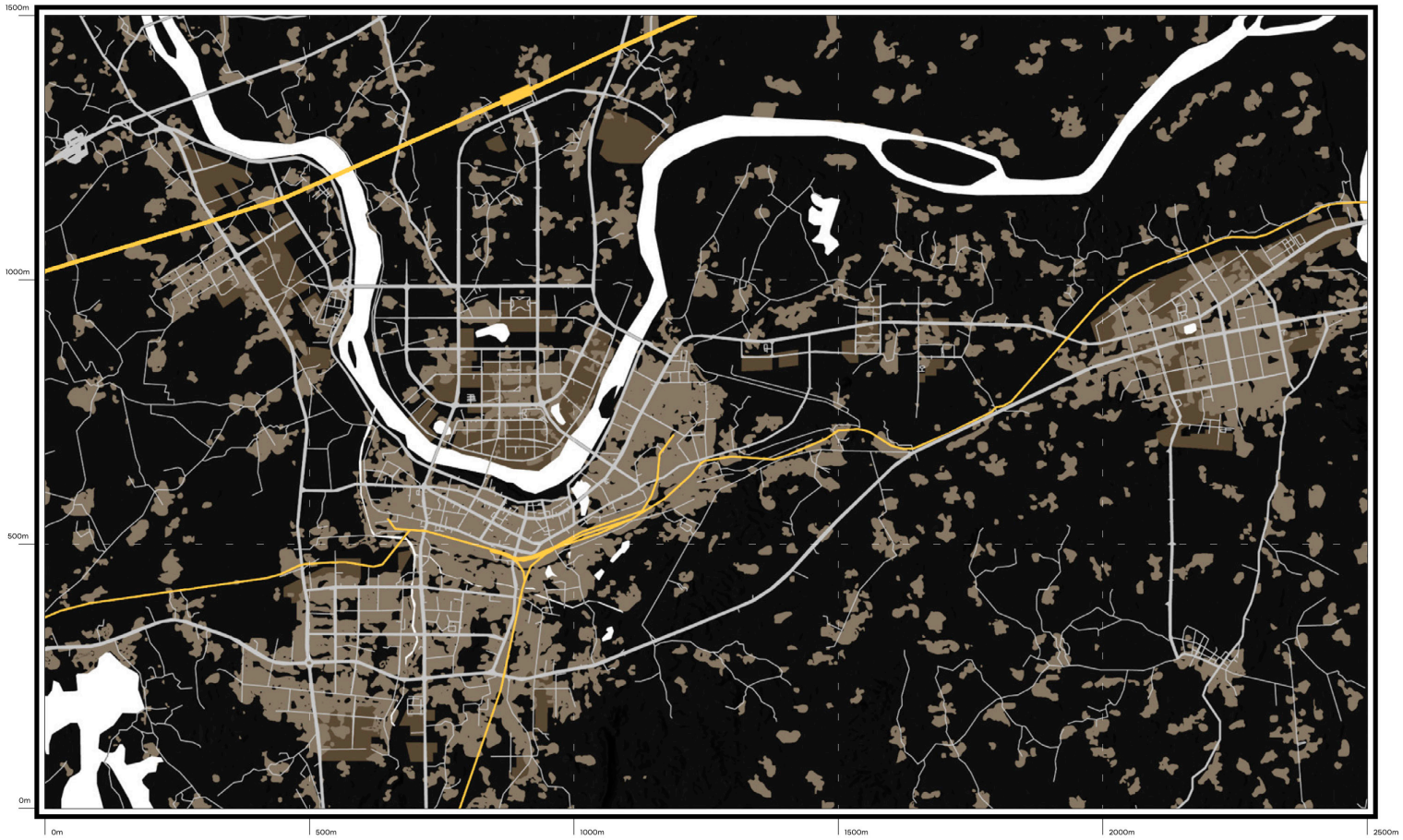
All'interno del palinsesto le configurazioni morfologiche e topografiche dei poli urbani evidenziano tendenze reiterate nel produrre parti nuove di città o nel relazionarsi con la stazione ferroviaria extraurbana che ripropone un numero di reazioni limitate rispetto al contesto. In questo senso sono stati individuati cinque atteggiamenti relazionali principali all'interno del campione analizzato, situazioni entro le quali tutte le città indagate possono essere classificate a differente gradiente di intensità. In questo panorama i casi territoriali scelti sono stati presi ad esempio come casi studio dove le caratteristiche tipologiche sono più chiaramente evidenti. Yingtan si configura come caso paradigmatico di espansione attraverso la costruzione di una nuova area urbana, Xinyu come stazione isolata dalle relazioni urbane essenziali, Huaihua come caso nel quale la linea HSR diventa elemento delimitante del confine urbano, Tongren come forma di urbanizzazione lineare del corridoio costituito tra centro città e nuova stazione, e infine Kaili, come caso di dualismo tra stazione e centro urbano come attivatore di rete territoriale per uno sviluppo policentrico.

4.4.1 Yingtan. Una nuova area urbana

Il caso di Yingtan (Jiangxi) si presenta come un centro urbano di circa un milione di persone, storicamente di rilevante importanza per la posizione di crocevia interregionale. Le origini della città risalgono a 3000 anni fa e, nei secoli, si costituisce come un tassello rilevante della storia nazionale avendo ospitato uno dei più antichi e celebri centri di produzione ceramica del Paese. Inoltre, la vicinanza con il monte Longhu, luogo di nascita della religione taoista sito a circa 20 chilometri, lo pone al centro di un interesse settoriale. Durante lo scorso secolo e in corrispondenza con gli sviluppi industriali cinese, sfruttando le risorse minerarie della regione la città ha vissuto un rilevante sviluppo assumendo il soprannome di "città del rame", uno sviluppo quantitativo e demografico notevole sulla sponda sud del fiume Xinjiang in prossimità di un'ansa fluviale che nel tempo è lentamente entrata in crisi seguendo una tendenza generale. Con un interesse crescente, Yingtan, che letteralmente significa "ombra dell'aquila", ha assunto negli ultimi decenni una connotazione turistica di notevole importanza riuscendo a coniugare la sacralità del taoismo con un paesaggio naturalistico ricco e a tratti incontaminato. In questo contesto, la stazione dell'alta velocità assume i caratteri di un acceleratore per un *city branding* attivo e sufficientemente efficace, divenendo strumento per avvicinare bacini di utenza precedentemente fuori portata.

Entro questo contesto, per evitare interferenze con tessuti costruiti e con l'alveo fluviale, la stazione è stata collocata a circa 6 km a nord dal corso d'acqua, sul lato opposto rispetto all'area abitata, in un contesto prevalentemente composto da tessuti agricoli intervallati a piccoli villaggi. Entro questo territorio l'arrivo della stazione ha innescato un processo di pianificazione e urbanizzazione intensiva dell'intera sponda del fiume opposto alla città consolidata. Un'infrastrutturazione a griglia che compartimenta in lotti regolari e rettangolari, pronti per l'edificazione, un territorio che nell'ansa fluviale verso nord mostra ancora la struttura del palinsesto agricolo e periurbano quasi del tutto sovrascritto.

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.242830	117.006653	40 m	7.8 km



Img. 10: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Yingtan. © Matteo Migliaccio

4.4.2 Xinyu. La stazione extraurbana

Il centro urbano di Xinyu (Jiangxi) nasce 1700 anni fa per diventare in breve tempo di importanza strategica attraverso il riconoscimento di contea, già istituita durante la dinastia Jin. A breve distanza dalla città di Yingtan ne condivide gran parte delle qualità storiche antiche e recenti quali soprattutto la vocazione mineraria durante lo scorso secolo e l'attuale valorizzazione territoriale a scopo turistico. Dal punto di vista urbanistico, invece, si presenta come un insediamento dallo sviluppo prevalentemente orientato est-ovest e contenuto a nord da un profilo collinare di media altezza e a sud dal corso del fiume Yuanhe. Fuori dall'influenza del centro urbano più compatto si trova un arcipelago di piccoli villaggi densi e circoscritti alternati ad un palinsesto a tratti agricolo nelle aree più favorevoli e a tratti naturale.

A nord, separata da un profilo montuoso, ad una distanza di circa 7 km dal limite urbano settentrionale, si colloca la linea ferroviaria e la stazione, nei pressi di un modesto distretto produttivo precedente all'arrivo dell'infrastruttura. Oltre alla connessione lineare con la città, predisposta con una serie di incroci per un futuro sviluppo, la stazione in questo caso mantiene un carattere isolato e anti-urbano nei confronti del polo urbano che, diversamente, trova una direzione di sviluppo verso est seguendo logiche altre rispetto allo sviluppo infrastrutturale veloce. Qui la stazione si configura come porta di accesso ad un territorio dove lo sviluppo del comparto produttivo e del settore turistico non si traducono in una crescita urbana in grado di inserire la stazione in un sistema fisico.

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.799070	114.937927	60 m	13.6 km

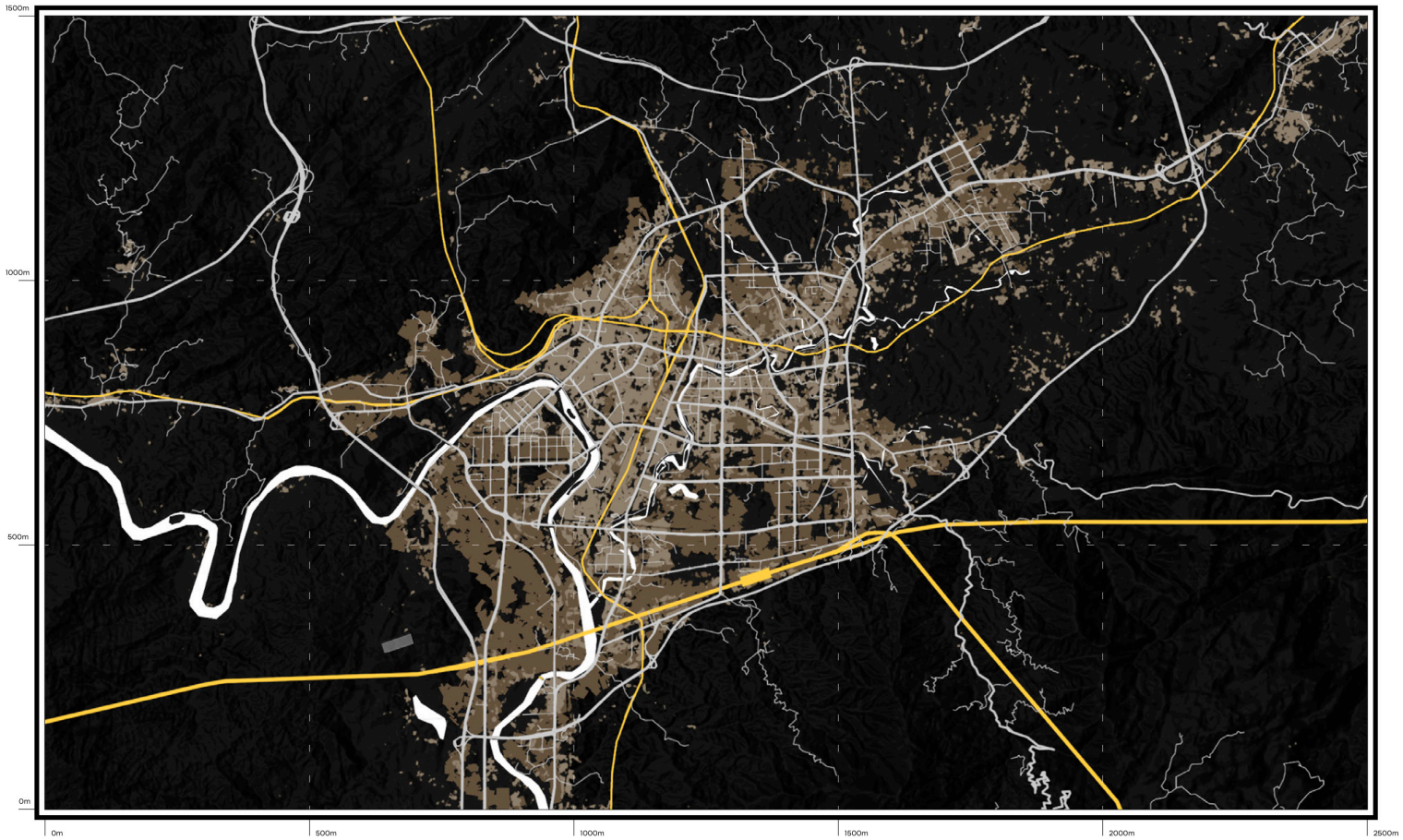
Img. 11: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Xinyu. © Matteo Migliaccio

4.4.3 Huaihua. Il consolidamento del confine

In un contesto territoriale molto diverso da quello dei due casi precedenti, la città di Huaihua (Hunan) si colloca in un territorio montano che, seppur non raggiungendo altezze topografiche rilevanti, si configura come un territorio particolarmente complesso e frastagliato. Huaihua, nel Guizhou, rappresenta un territorio dalla forte vocazione multietnica, soprattutto in riferimento a quelle minoranze che dal medioevo ad oggi in questa regione hanno da sempre trovato un rifugio isolato e protetto, come Dong, Miao, Tuja e Bai tra le altre. Essendo uno dei pochissimi poli urbani di una regione scarsamente urbanizzata, in passato è stata attraversata da flussi migratori opposti, da un lato masse di lavoratori operai che dalle campagne attigue si spostavano in poli urbani, e in contrapposizione, flussi di lavoratori in fuga verso realtà urbane più grandi e in grado di offrire maggiori opportunità. Oggi trova un proprio equilibrio e un certo successo come luogo attrattivo di connubio tra realtà urbana di medie dimensioni e una realtà territoriale a contatto con la natura. Inoltre, la peculiarità culturale, la quantità di festival e la vocazione naturalistica a ed escursionistica la collocano all'interno del mercato turistico interno come una delle mete di rilevante interesse. Qui la forma urbana assume la geometria della piana fluviale sulla quale insiste, circondata da profili collinari e montani e attraversata dal fiume Wushui.

In questo caso la linea dell'alta velocità insiste lungo le pendici montuose che definiscono la piana sul fronte meridionale, sedimi già precedentemente adibiti alle connessioni viarie ferroviarie regionali e autostradali. Il piano di sviluppo in concomitanza con l'arrivo dell'alta velocità e della stazione stessa, a circa 5 km dal centro città, coincide con la massiccia infrastrutturazione a griglia come palinsesto edificabile, di fatto, saturando completamente il territorio tra città e stazione. La produzione di questa nuova area di espansione – *new district* – assume le forme della città densa, a sostituzione del tessuto preesistente composto da sporadici insediamenti di bassi fabbricati. In questo caso la stazione viene inserita fortemente all'interno del nuovo tessuto urbano in diretta continuità con la città esistente. Inoltre, la stazione e la linea ferroviaria diventano un segno territoriale forte che sottolinea un limite urbano già in parte riconosciuto nel pendio pedemontano.

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.553420	109.972870	220 m	4.4 km

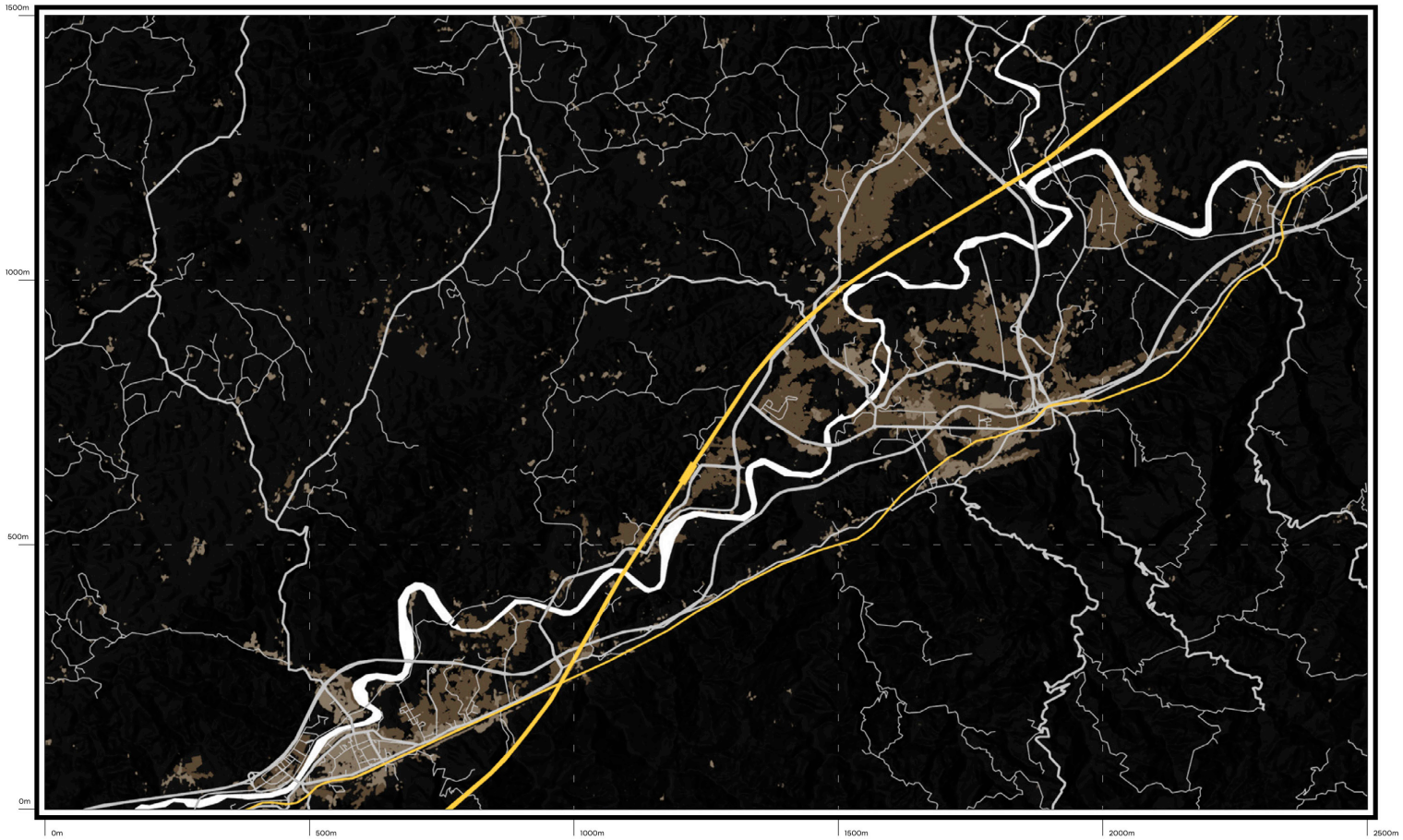


Img. 12: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Huaihua. © Matteo Migliaccio

4.4.4 Tongren. Nuovi presidi territoriali

Diversamente, Tongren si presenta come un insediamento del Guizhou che, seppur storicamente punto di passaggio, oggi si trova al di fuori dei principali corridoi infrastrutturali della regione. Un polo urbano che nonostante la sua collocazione, godendo sia di un aeroporto sia della stazione HSR seppur non nelle immediate vicinanze, presenta un tasso di crescita urbana molto elevato, in grado di sorpassare i limiti morfologici che identificano un insediamento costretto tra rilievi montuosi. La vocazione turistica della regione qui è sottolineata dalla vicinanza con una delle otto montagne sacre al buddismo, il monte Fanjing che, corredato da una costellazione di templi religiosi di varie epoche, dà vita ad un ecosistema in grado di coniugare spiritualità e un paesaggio naturale tipicamente presente nella pittura cinese tradizionale. Questa cittadina rappresenta un caso estremo di distanza tra la stazione e il centro abitato di riferimento, infatti i due poli sono posti lungo un angusto fondovalle entro un contesto montano. Qui, la stazione è stata realizzata in un centro valle più ampio dal quale perpendicolarmente, verso nord, una valle secondaria la connette con il nucleo urbano di Tongren. In questo contesto, la stazione rimane un oggetto estraneo alla città alla stregua delle strutture aeroportuali nell'area. Ciononostante, la sua presenza ha consolidato un'espansione per lo più produttiva lungo il centro valle attraverso tessuti sconnessi e indipendenti, individuati per lo più in funzione delle disponibilità topografiche. In questo caso la stazione assume il ruolo di presidio territoriale e hub infrastrutturale indipendente.

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.723560	109.187900	280 m	53.5 km



Img. 13: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Tongren. © Matteo Migliaccio

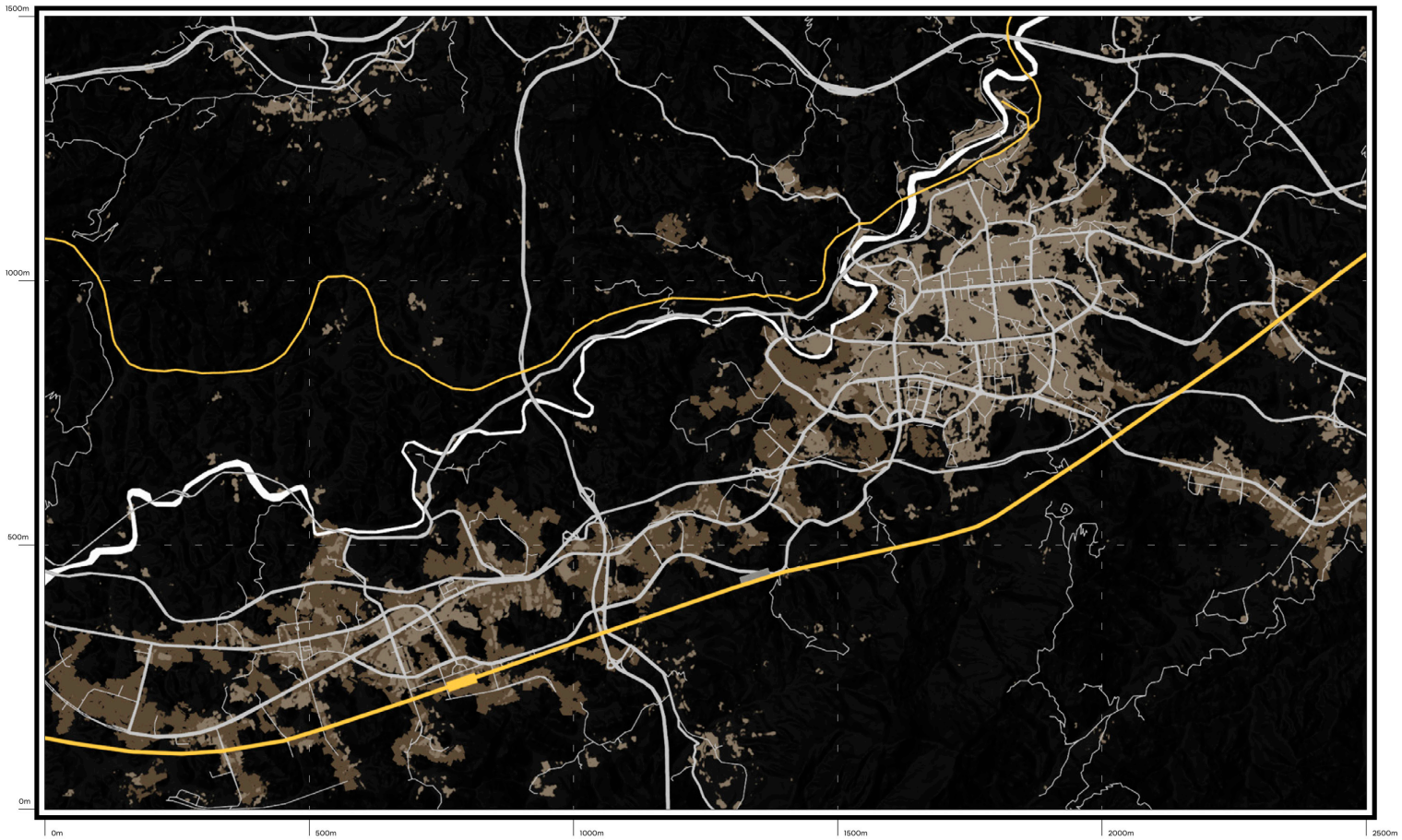
4.4.5 Kaili. Uno sviluppo territoriale policentrico

Infine Kaili, un insediamento giovane, nato dall'unione amministrativa che a metà dello scorso secolo ha inglobato una serie di villaggi separata all'interno di un unico corpo urbano e amministrativo. Una città nata contemporaneamente all'industrializzazione interna alla Cina guidata dalla politica del Terzo Fronte, ma dalle radici territoriali fortemente vocate al contesto rurale e multietnico nel quale si colloca. Kaili, attraverso un *city branding* particolarmente efficacie si affaccia all'era della connessione ad alta velocità attraverso una duplice strategia di valorizzazione territoriale. Da un lato costruire la narrazione di un ecosistema urbano contemporaneo dai valori tradizionali cinesi e dal ritrovato rapporto con i cicli naturali, parallelamente una valorizzazione policentrica del territorio circostante, ricco di pittoreschi villaggi che diventano il palinsesto di conservazione e riscoperta dell'autenticità nazionale e della cultura multietnica. Geograficamente Kaili insiste in un territorio dalla struttura valliva e prevalentemente montuosa, che definisce tanto il centro urbano quanto lo sviluppo infrastrutturale entro lo spazio disponibile nel fondovalle con un intervallo tra la stazione e il centro urbano di circa 12km. Il piano di sviluppo di quest'area utilizza la stazione come uno dei poli di espansione di un sistema esteso che, oltre al centro urbano, riattiva differenti punti per una valorizzazione territoriale sistemica che si slega dalle relazioni di prossimità ma che usa la connessione e mobilità come vera e propria dorsale connettiva. Kaili, infatti, oltre ad un processo di sostituzione del tessuto interno al centro urbano e alla densificazione del corridoio vallivo città-stazione, utilizza la stazione come vettore per la valorizzazione e lo sviluppo dell'intera Prefettura Autonoma di cui è sede e capitale.

All'interno di questo palinsesto competitivo che vede turismo e crescita della proposta urbana come strumenti simbiotici con il quale affrontare la competizione interna al corridoio, Kaili si rivela come il contesto più promettente da essere esplorato. Il marketing territoriale, tra i vari prodotti, divulga informazioni e attrae un numero di autori di diverso genere che negli anni scorsi hanno prodotto una base storica, letteraria e tematica su differenti aspetti specifici in grado di costituire una base sufficientemente solida da divenire territorio di studio anche a distanza. Kaili è, infatti, oggetto di attenzione da parte della letteratura scientifica di carattere sociologico proprio per la propria natura multietnica, portando diversi autori a fare esperienza diretta di questi luoghi restituendone una preziosa lettura. In particolare, si fa riferimento alla figura di Paul Kendall, autore inglese che dalla sua permanenza annuale in Kaili ha prodotto molto materiale scientifico pubblicato, una base non

sostituibile per la realizzazione di questo lavoro e che ha costituito la principale fonte di indagine diretta dei luoghi . Un territorio scientificamente esplorabile dalla combinazione metodologica dell'osservazione fisica attraverso il rilievo cartografico, interpolato da informazioni appartenenti alla letteratura scientifica. Kaili, inoltre, è un caso paradigmatico nel panorama delle *rural small towns* alle prese con il definire una propria identità e una strategia possibile. Un caso che si pone all'interno del panorama scientifico disciplinare come una lettura, seppur specifica, in grado di riflettere la condizione regionale e nazionale delle tante "Kaili" sparse nelle regioni interne della Cina. Un processo di contatto con temi generali e distacco su condizioni particolari riscontrabile ritmicamente nel ripercorrere la storia urbana in relazione a quella del Paese negli ultimi settant'anni, profondamente segnato da cambiamenti specialmente in ambito infrastrutturale, politico e sociale.

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.586094	107.974092	680 m	11.7 km



Img. 14: Rappresentazione cartografica diacronica della città di Kaili. © Matteo Migliaccio

5. Kaili

Kaili, classificata come città di quinto livello, è il principale polo amministrativo della prefettura autonoma di Qiandongnan Miao e Dong, nel Guizhou. Un polo urbano che assume le sfumature tipiche del luogo entro il quale si colloca, una regione, quella del Guizhou, ricca di minoranze etniche e di un palinsesto costruito naturale e rurale e ancora polo contaminato dal flusso di un'urbanizzazione in crescita. Essendo stata costituita nello scorso secolo, si può affermare che la città e la ferrovia coesistano dall'inizio. All'interno del piano di velocizzazione ferroviaria, Kaili viene confermata come tappa ferroviaria HSR lungo il nuovo corridoio Shanghai-Kunming. La stazione ferroviaria storica, legata al solo tracciato tradizionale, pone Kaili da sempre all'interno del corridoio tra Shanghai e lo Yunnan, ciononostante qui l'asse si rivela nella sua porzione più debole, composto da centinaia di chilometri tortuosi tra sporadici villaggi, colline coltivate a thè e riso, ma soprattutto foreste su ripidi pendii attraversate da brevi gallerie e ponti. Una tratta che, seppur esistente, ha sempre mantenuto una percorrenza molto lenta e quindi un isolamento dal punto di vista delle ore di collegamento decisamente alto (24 da Shanghai e 11 da Kunming).

La nuova stazione si colloca fuori dal perimetro urbano di circa 7 chilometri, nella stessa valle fluviale che ospita l'insediamento abitato e un tratto del fiume Quingshui, un corso d'acqua che nasce sulle montagne a sud-ovest della città per poi attraversare gran parte della regione dal clima umido e subtropicale, fino a confluire nello Yangtze. La presenza stessa del fiume è componente fondamentale per il

successo industriale che negli anni 50-60 e 70 ha costruito gran parte del panorama produttivo e urbano di Kaili. Il contesto entro il quale questo caso studio si colloca è rappresentato da una ricerca e conferma di una nuova identità, di un nuovo ruolo da assumere all'interno di un corridoio che in modo generico raccoglie un interesse crescente per l'esplorazione del paesaggio naturale e culturale a scopo turistico. Da questo punto di vista, Kaili si rapporta con la stazione come un potenziale moltiplicatore dei risultati perseguiti già in precedenza dell'apertura della linea: di meta turistico-etnica e contemporaneamente di palinsesto per un nuovo ecosistema urbano dai valori locali.

Seppur breve, la storia di questo territorio negli ultimi 70 anni viene attraversata da cambiamenti radicali ed inediti, costruendo oggi un terreno di studio ideale all'interno del quale leggere con una sorprendente chiarezza la condizione urbana delle small towns, prodotto di fasi storiche precise e oggi inserite entro reti di flussi ed economie. I temi della rivalutazione della cultura etnica, rurale e tradizionale, trovano in Kaili una rappresentazione plastica ed iconografica. Un territorio che assume il polo urbano e la stazione come nodi di una rete in grado di costruire una narrazione coesa per un territorio di fatto frammentato ed eterogeneo, in equilibrio tra un mondo rurale sbiadito e una nuova realtà urbana a vocazione turistica.

4.1 Il Guizhou e Qiandongnan

Selezionato tra i diversi territori possibili, il Guizhou assume i caratteri di un luogo interessante per indagare le forme contemporanee che assume – e ha assunto – la Cina rurale. Quella porzione di territorio dove la naturalità persiste – non solo nei costrutti propagandistici – e dove l'industrializzazione novecentesca non ha avuto la forza di costruire agglomerati urbani e una ricchezza sufficiente da consentire l'abbandono della natura rurale del territorio prevalentemente montano/vallivo. Ancora oggi, infatti, questa regione presenta alcuni tra i più bassi valori negli indicatori statistici di benessere privato e comunitario. Il tessuto di piccole città del Guizhou deriva, nella maggior parte dei casi, dalla fusione di villaggi rurali esistenti che durante il Novecento hanno conosciuto uno sviluppo amministrativo (Gu, Li & Han; 2015), politico (Naughton, 1995), ed economico-industriale (Kirby, 1985) di natura militare con le politiche del Terzo Fronte (Naughton, 1988). In questo contesto di "economia pianificata", le fabbriche (per lo più militari e segrete) hanno avuto un ruolo da protagonista, a scapito delle realtà locali tradizionali, fino al 1978. A partire da tale data, è iniziato il processo di spostamento nazionale verso "l'economia socialista di mercato" producendo il risultato specifico di invertire le prerogative, accelerando il fallimento o il trasferimento dell'industria.

Img. 15: Contesto paesaggistico tradizionale e largamente diffuso nella regione. Xingyi, Guizhou (29 agosto 2020) - The Atlantic

Oltre a queste ripercussioni a scala regionale di fasi storiche nazionali, il Guizhou conserva delle peculiarità storico culturali uniche. L'attuale successo legato alla riscoperta – o forse re-invenzione – del mondo rurale e folkloristico, infatti, in questi luoghi trova un terreno particolarmente fertile dato dall'attuale struttura sociale e dai lasciti storici.

Tralasciando la storia archeologica che individua nel Guizhou alcuni dei primi ritrovamenti paleolitici di uomini in Cina meridionale, la regione del Guizhou appare nelle documentazioni già nel periodo delle primavere e degli autunni (dal 770 a.C. al 476 a.C. - 403 a.C.) per la produzione di riso e tè e per i conseguenti scambi commerciali che ne derivavano. Durante la dinastia Song, attorno al X secolo d.C. iniziano ad esserci le prime documentazioni scritte con gli ideogrammi "Guizhou" anche se solo in seguito viene identificato con l'attuale territorio prefettizio, durante il periodo Yongle (1403 – 1424). È importante notare, inoltre, che la storia del Guizhou è difficile da scindere da quella delle minoranze etniche che da sempre vivono entro questi territori. Tra queste, la principale è quella del popolo Miao（苗族）, una cultura della quale si conosce molto poco sia dal punto di vista delle loro origini, sia in merito all'evoluzione delle loro pratiche e tradizioni. Esistono, però, alcune leggende che in diverse versioni ne raccontano le origini nella Cina settentrionale come sopravvissuti di antiche civiltà. In particolare, la presenza della comunità Miao nel Guizhou ha trovato molto spazio all'interno della letteratura storica durante l'impero Qing. Dal 1726, infatti, sono molte le documentazioni di una serie di ribellioni nella regione condotte dai contadini nei confronti del governo imperiale. Ribellioni che sfociarono in guerre civili tra il 1735-1738, il 1795-1806 e la più violenta e più lunga tra il 1854-1873, una rivolta nella quale furono coinvolti più di un milione di contadini secondo cronache dell'epoca. Questo evento mosse un gran numero di comunità Miao verso sud, nell'attuale Vietnam, Thailandia e Laos, seppur ancora oggi la maggior parte degli appartenenti a questa comunità risiede in Cina, soprattutto nel Guizhou e nelle aree limitrofe dell'Hunnan e dello Yunnan.

L'attuale struttura sociale e politica del Guizhou è frutto della propria composizione multietnica e del territorio isolato e montuoso sul quale si colloca. Trattandosi di una regione prevalentemente valliva e montana è storicamente rimasta alla periferia di qualunque impero, fuori dalle principali rotte commerciali terrestri e dagli interessi strategici tanto nel passato lontano quanto nell'ultimo secolo. La difficoltà di attraversamento, la complessità di accesso alle risorse (seppur presenti) e la superficie coltivabile limitata e difficile da trattare sono stati fattori che ne hanno conservato in larga misura il contesto naturalistico e antropico tradizionale. Seppur abitato da millenni e ricco di piccoli insediamenti rurali, la crescita antropica ed economica è sempre stata molto modesta fino al recente passato. Ancora oggi, seppur in forte accelerazione, mostra un tasso di sviluppo tra i più bassi nel Paese, con un PIL pari a 1600 miliardi di yuan.

I valori del PIL pro capite si attestano su 46.000 yuan annui che, confrontati con i 157.000 della media di Shanghai, definiscono un divario ancora importante evidenziato anche all'interno degli ultimi *statistical yearbook* pubblicati dal Paese con cadenza regolare. Ne sono alcuni esempi gli standard pro capite quali il consumo elettrico, il numero di abitazioni con acqua potabile, l'accesso alle cure mediche, l'accesso all'istruzione o l'aspettativa di vita. Tutti tassi che si attestano sensibilmente al di sotto della media nazionale, seppur in continuo aumento. All'interno di questo quadro la distribuzione della popolazione di 36.229 milioni di cittadini, nel 2019, è ancora a favore delle realtà agricole, con un tasso pari al 49,02% di popolazione che si colloca all'interno di un contesto urbano. Inoltre, è importante notare che l'attuale struttura sociale mostra la compresenza riconosciuta di più di 50 gruppi etnici, tra cui quelli Miao, Buyi e Dong che sono i principali[1].

Anche la struttura amministrativa del Guizhou dichiara la propria stratificazione etnica nelle differenti forme di governo del territorio di 176.000 chilometri quadrati. Esistono, infatti, 6 città prefettura di riferimento e 3 prefetture autonome di minoranze che sul totale regionale impattano per il 42% della superficie territoriale e per il 27% del PIL. Rispettivamente le prefetture autonome miao e dong di Qiandongnan (黔东南苗族侗族自治州, di Qiannan (黔南布依族苗族自治州) e di Qianxinan (黔西南布依族苗族自治州) mostrano tratti comuni in attinenza a questo lavoro di ricerca come l'essere attraversati dalla linea ad alta velocità, ma il caso del Qiandongnan è quello nel quale la stazione si colloca nella principale città prefettura, Kaili. Nel Qiandongnan, la presenza culturale e folkloristica delle minoranze etniche Miao e Dong (rispettivamente il 43,2% e 30,4% su un totale della popolazione di 3,758 milioni di abitanti) è sufficientemente forte da divenire centrale. Un territorio difficile da attraversare e raggiungere data la sua natura collinare e montuosa costituita da un denso sistema continui profili vallivi solcati da una fitta rete idrografica di più di 2900 corsi d'acqua. Una porzione di Cina storicamente insediato a mezzo di una struttura diffusa di piccoli villaggi agricoli costruiti su pendii vallivi in prossimità dei centrovalle. Centri abitati modesti e densi, all'interno dei quali ogni spazio è saturato ad eccezione di tortuosi vicoli e qualche piccolo spazio comunitario circolare. Al di fuori dei villaggi, vige una caratteristica e diffusa strutturazione del suolo agricolo – prevalentemente a riso - finemente frammentata e distribuita sui pendii terrazzati e adattati alla conservazione delle acque, molto abbondanti nella regione. Gli insediamenti che raggiungono la struttura e la scala urbana all'interno di questo comparto sono pochi ed isolati tra loro e devono la propria costituzione, sottoforma di aggregazione e crescita di villaggi preesistenti, al periodo maoista.

1 sul totale della popolazione la conformazione etnica risulta essere in percentuale distribuita come segue: Han 62,2%, Miao 12,2%, Buyi 7,9%, Dong 4,6%, Tujia 4,1%, Yi 2,4%, Gelao 1,6%, Shui 1,0%, Bai 0,53% e Hui 0,5%, oltre ad alcune etnie minori.

4.2 Trasformazioni

Le prime parole del libro "The Sound of Social Space" di Paul Kendall sono: «*Don't waste your time in Kaili*», parole raccolte nella città da dialoghi con cittadini del luogo, sintomo di un senso di autodefinizione ai margini, una comunità che associa ai luoghi dallo scarso valore simbolico una intrinseca difficoltà di rappresentare qualcosa di più della normale quotidianità. Nell'ultima decade, invece, la letteratura si è dotata di un numero crescente di ricerche interessate a "perdere tempo a Kaili" non principalmente per costruire una narrazione esaustiva di fenomeni singoli, ma per leggere all'interno delle periferie fenomenologiche, delle tendenze generalizzabili o quantomeno sintomatiche e diffuse. Leggere la quotidianità di Kaili è stato per Paul Kendall un modo per indagare la tradizione musicale etnica della Cina rurale in relazioni all'evoluzione degli spazi della socialità e del folklore, attraverso uno sguardo ad ampio spettro. Allo stesso modo, questa ricerca guarda a Kaili per esaminare la condizione delle piccole città cinesi - dalla autoidentificazione ancora rurale – nelle trasformazioni spaziali in relazione alla connessione alla rete ad alta velocità. Come argomentato, in molti dei territori indagati il senso delle città è spesso inseparabile dal territorio nel quale si inseriscono. Parlando di Kaili, quindi, si riflette la condizione del Qiandongnan e, del Guizhou e di parte del corridoio infrastrutturale, dall'Hunan allo Yunnan. Kaili, infatti, diventa un caso interessante di investimento sull'apertura a nuovi flussi che la mobilità consente per ridefinire la direzione programmatica non solo di una città, ma di una contea che nella stazione di Kaili fonda un riferimento infrastrutturale fondamentale.

Come altre aggregazioni urbane del Guizhou, fino all'istituzione della Repubblica popolare cinese, Kaili è rimasta una cittadina modesta ed isolata, composta da soli 9.915 abitanti (Xiong, 1987) senza una storia documentale in grado di ricostruire un profilo significativo di qualche tipo. Per quanto riguarda la ricostruzione del recente passato si possono identificare delle fasi caratteristiche che ripercorrono – a volte con qualche ritardo – le principali fasi che il paese ha attraversato, e che sono state precedentemente riassunte sia dal punto di vista infrastrutturale che dal punto di vista urbano. L'evoluzione di Kaili può essere letta in quattro distinte fasi secondo articoli locali: la costruzione (1949–1978), la restaurazione (1978–1990), lo sviluppo lento (1990-2000) e lo sviluppo ad alta velocità (2000-2018). Ciononostante, la storia locale può essere anche più semplicemente riassunta con una prima fase che corrisponde con lo sviluppo industriale e militare dell'era maoista fino al 1978, e una successiva fase. Cioè

decenni nei quali Kaili si è trovata a rivedere i propri paradigmi fondanti e ormai obsoleti, affrancandosi da un passato industriale mai del tutto consolidato e ricostruendo il proprio storico legame con il territorio grazie al settore turistico e del *leisure*.

Con l'istituzione delle nuove forme amministrative di gestione del territorio nel 1956, viene ufficialmente istituita nell'aprile, la Prefettura Autonoma del Qiandongnan Miao e Dong, con Kaili come città capitale della prefettura – a seguito di un breve periodo di pochi mesi nel quale la capitale è stata Zhenyuan. Senza una ragione chiara, Kaili si è ritrovata ad essere designata come centro amministrativo, politico ed economico del Qiandongnan. Una città che di fatto era presente solo sulla carta e nelle intenzioni non esistendo ancora un nucleo urbano fisico consolidato, una dimensione di città che venne di lì a breve istituzionalizzata attraverso l'attuazione di piani che a partire dal 1958 si concretizzano. È così che, dal nucleo originario attorno all'area di Dashizi – oggi sede di un importante asse stradale, un ampio incrocio e una piazza di rappresentanza – Kaili inizia la propria fase di crescita pianificata, ad un tasso lento ma costante. Dati raccolti nel libro "the sound of social spaces" (Kendall, 2019) riportano come i piani originari del 1956 puntassero a realizzare un'area di 4 chilometri quadrati, divenuti successivamente nove nelle volontà del primo piano di insediamento amministrativo del 1958, dodici nel 1964 e 31 chilometri quadrati per il piano del 1985. Ciononostante, solo una quota dei piani di espansione viene effettivamente realizzato, con un dato storico attendibile che associa alla Kaili urbana un'area effettiva di soli 7,4 chilometri quadrati alla fine degli anni Ottanta (Wen, 2009). Un dato non estraneo al contesto nazionale maoista del periodo che promuoveva con forza la politica della crescita demografica senza una crescita urbana (Szelényi, 1996).

Durante il decennio degli anni '60 quindi Kaili si sviluppa secondo un dualismo orientato e definito: l'area attorno al centro amministrativo di Dashizi come sede politica e amministrativa e, all'esterno, una serie di aree industriali indipendenti. Il Guizhou per conformazione orografica, per distanze dai confini nazionali e per l'isolamento generato si era candidato come luogo ideale nel quale sparpagliare siti produttivi militari strategici del regime maoista. Gli innumerevoli siti a carattere militare del Terzo Fronte hanno disegnato in questi territori una costellazione di *gated areas* unite in una rete lenta e controllata che passava dall'estrazione delle materie prime, alla produzione di energia elettrica fino alla produzione industriale vera e propria. L'attuazione del piano del Terzo Fronte diventa uno dei principali fattori di immigrazione di forza lavoro verso l'area di Kaili. Si trattava per lo più di *enclaves* produttive in grado di autosostentarsi e di soddisfare ogni bisogno primario della comunità lavoratrice, dall'istruzione, alle strutture mediche, agli alloggi e anche spazi culturali o aggregativi per il tempo libero (Z. Li, 2005). Tanto per una scarsa necessità funzionale, quanto – e soprattutto – per una complessità degli spostamenti dati dalle infrastrutture assenti e dalla carenza di mezzi di trasporto,

le realtà produttive e il centro urbano di Dashizi-Kaili hanno vissuto un periodo di coesistenza pressoché indipendente e distaccata se non per rare occasioni costituite dai mercati.

La formazione di un tessuto sociale unitario era ostacolata anche dal fattore etnico. Gran parte delle tute blu impiegate nelle fabbriche, infatti, provenivano da regioni mediamente più urbane del nord del Paese, principalmente di etnia Han e spesso con una scarsa e generalista considerazione della popolazione rurale locale. Inoltre, il fattore infrastrutturale era un problema primario in una contea attraversata prevalentemente da stradine sterrate agricole e frequentemente interrotte. Ad esempio, cronache locali descrivono come nei decenni '70 e '80 non ci fosse un'affidabile rete di trasporto pubblica. In un paese dove le auto private erano ancora esclusiva di un'élite, Kaili era servita sono da quattordici bus a copertura di sette linee urbane e periurbane nel 1977, che divennero otto con un parco bus di ventisette veicoli, sette anni dopo.

Con la stagione delle grandi riforme a partire dal 1978 viene interrotto l'equilibrio generato dall'economica pianificata maoista, le cui ricadute locali su una vastità di territori come Kaili arriva a fino metà anni '80, nello specifico al 1984. In quest'anno, infatti, un'importante riforma della gestione amministrativa della regione cambia lo status di Kaili definendola come municipalità la cui area di competenza territoriale viene estesa a tutta la contea del Qiandongnan. Di conseguenza, un centro di controllo politico locale poteva disporre e gestire in egual misura tanto del contesto urbano di Kaili quanto dei suoi ambiti provinciali definibili come un eterogeneo palinsesto di rurale e industriale. A seguito della nuova conformazione amministrativa, la città di Kaili inizia a crescere fagocitando spazi periferici e inserendoli all'interno del proprio contesto urbano, occupando spazi rurali e produttivi, in concomitanza con la fase nazionale della produzione urbana.La saldatura del centro città con gli spazi periurbani a Kaili ha generato una prima riconoscibile realtà urbana, intesa come concentrazione di spazio, tempo e vita (Pile, 1999).

La produzione di un contesto urbano offre la possibilità di analizzare il ruolo affidato alla progettazione dello spazio fisico e la relazione intercorsa tra la produzione architettonica e la promozione di nuovi valori. Se l'utilizzo della costruzione fisica come rappresentazione simbolica ed iconica è una caratteristica predominante nell'era maoista, non si può dire che sia del tutto svanita nel periodo post '78 fino ad oggi. Piuttosto, si può affermare che attraverso la stessa matrice, probabilmente di origine potemkinista dell'Unione Sovietica, l'architettura è rimasta uno strumento per trasmettere valori e impressionare. La rottura nella narrazione è leggibile nell'inversione di tendenza, passando dall'impegno verso la costruzione di un'identità nazionalista, a vantaggio di un'identità cittadina e regionale. Se la costruzione standardizzata e funzionale dell'era maoista rappresentava valori

uniformanti di crescita egualitaria, oggi le peculiarità territoriali sottolineano le qualità specifiche del territorio sul quale si fonda il nuovo *city branding*. Inoltre, le esigenze di un'economia di mercato atta ad attirare sempre più il consumo e il tempo libero, in un contesto urbano-centrico, si è trovata nella posizione opposta rispetto alla posizione precedente, vocata alla produttività e alla modernizzazione industriale nazionale.

La costruzione della prima stazione ferroviaria, così come quella degli autobus nella seconda metà degli anni '80, mostrano ancora archetipi tipici di una produzione standardizzata e funzionalista, omogenea e diffusa in tutta Kaili. Oltre agli aspetti formali architettonici non ancora del tutto focalizzati verso una direzione definita, Kaili usa la connessione infrastrutturale per mettere fine ad un isolamento secolare.

La transizione dal sistema pianificato al libero mercato genera nel decennio degli anni '80 una crescente consapevolezza della necessità di un cambio di direzione senza una chiara strategia sulla quale concentrare le energie, in un contesto di strutturale crisi di un settore industriale obsoleto. Una consapevolezza che negli anni '90 inizia ad individuare nella ricchezza etnica e folkloristica indissolubile dal paesaggio generatore – e allo stesso tempo da essa generato – una direzione sfruttabile turisticamente, unica oggettiva ricchezza del luogo. Un settore economico che in quel periodo risultava ancora di nicchia e non in grado di sostituire l'occupazione garantita dall'industria della produzione. In questi anni Kaili inizia a pianificare la strutturazione della futura città votata al turismo di valorizzazione culturale ed etnica attraverso parole come "minzu"(民族) e "Yuánshēngtài" (原生态)[2].

Durante gli anni '90 gli ultimi strascichi dell'economia industriale in crescente difficoltà hanno continuato ad essere un limite lessicale e di sostanza nell'autodefinizione di città "minzu". La costruzione di un *city branding* territoriale tanto per Kaili, quanto per l'intero Qiandongnan, necessitava di una serie di evoluzioni a differenti scale e differenti livelli al fine di preparare un ecosistema urbano e interurbano adatto alla fruizione turistica in scala. Questo rappresentava un cambio completo di direzione che sarebbe partito da una *damnatio memoriae* del proprio passato industriale. Tanto per questioni fisiche di gestione degli spazi e nuove riorganizzazioni urbane, tanto per questioni identitarie dovendo passare dall'isolamento e dalla segretezza claustrofobica dell'industria del Terzo Fronte all'apertura ed esibizione delle proprie peculiarità in ambito nazionale ed internazionale. La città post maiosta si è quindi trovata nella posizione di seppellire molti dei precedenti dogmi per promuovere un'immagine per tanti versi

2 Con il termine cinese "minzu" si fa riferimento ad un atteggiamento regionalista atto ad evidenziare aspetti etnici e folkloristici tipici della tradizione. Con il termine cinese "Yuánshēngtài", preso in prestito dalla terminologia biologica, si riferisce alla musica tradizionale (e in seguito anche alla danza, alla moda, alla cucina, all'architettura, al turismo, ecc.) che esiste in un ambiente incontaminato, in una forma autentica e non modernizzata.

diametralmente opposta[3]. Negli anni ’90, quindi, iniziano le prime esplorazioni nel campo del turismo per Kaili che inizia a sperimentare la costruzione di un ecosistema di spazi pubblici nel quale mettere in scena gli eventi folk delle minoranze etniche, producendo un contesto fisico sempre più ricco di forme e dettagli architettonici ispirati alla costruzione tradizionale dei villaggi rurali Miao e Dong. Dal punto di vista urbano, Kaili inizia il percorso per diventare quella che oggi è conosciuta come la città dei 100 festival[4]. Parallelamente, sviluppa un tessuto urbano sempre più vicino alle esigenze del turismo contemporaneo con l’inaugurazione di mercati, karaoke, locali e strutture ricettive. Ne è un esempio emblematico l’apertura nel 1995 di una struttura ricettiva all’interno di un distretto produttivo del Terzo Fronte con tanto di discoteca, pista di pattinaggio e piscina oltre a molti altri servizi. Un processo trasformativo non lineare e facilmente accettabile, specialmente dalla classe meno istruita che, cresciuta con la propaganda maoista, considerava con sospetto – se non con disprezzo – la nuova direzione ufficiale, impegnata nel concentrare energie nel riempire il tempo libero e nel marketing urbano.

Questi sforzi hanno avuto particolare successo nel caso di Kaili, indubbiamente per la ricchezza culturale potenziale del territorio, ma anche in buona misura per una congiunzione nazionale di ritrovato interesse per le culture minoritarie dopo la Rivoluzione Culturale. I primi risultati positivi sono stati un incentivo per pianificare tanto un allargamento dell’offerta con la creazione di festival ed eventi, quanto una pianificazione trasformativa più decisa e strutturale. Il definitivo smaltimento dei distretti industriali, l’aumento di potere d’acquisto e nuove centralità dell’interesse urbano sono stati i fattori principali in grado di attivare un mercato immobiliare contemporaneo e competitivo. Un mercato riferito per lo più alla ex classe operaia che ha sua volta ha generato nella casa un nuovo spazio del consumo, attraverso arredi come i tavoli da mah jong ed elettrodomestici tra cui, soprattutto, i televisori (Latham, 2007). Di conseguenza, anche gli spazi all’interno dei *new district* residenziali mostrano attenzioni crescenti per lo spazio pubblico con piazze, parchi o cinema. Spazi fondamentali per definire il primato del modello del libero mercato sulla precedente vita all’interno del distretto produttivo, che mostrava comunque un’oggettiva e generosa dotazione di spazi comunitari. Ciononostante, il discreto ritardo di qualche anno rispetto alle grandi città costiere rimane evidente: Kaili conosce la fase di urbanizzazione accelerata con l’inizio del nuovo millennio, attraverso una produzione dello spazio fisico che metabolizza il proprio tessuto sostituendone parti ed estendendo i propri confini periferici con una pianificazione infrastrutturale a griglia massiva e una conseguente produzione urbana intensiva.

3 Città invece che fabbrica, specificità invece che standard, regionalismo invece che nazionalismo, apertura invece che segretezza, tradizioni etniche invece che riforma culturale. Queste alcune tra le principali trasformazioni di significato che vengono perseguite entro questo contesto nell’epoca post maoista.

4 Una denominazione che è stata attribuita alla città di Kaili per l’alto numero di ricorrenze e festività celebrate qui annualmente dai vari gruppi etnici.

Parallelamente, però, la qualità della produzione necessita di una coerenza con la direzione strategica del *city branding*, ormai ovunque aspetto di rilievo della città post-maoista, ancor più centrale in località che ambiscono a diventare mete del nascente turismo interno. A partire dalla fine degli anni '90 fino ad oggi, la linea strategica ha mantenuto all'interno dei piani strategici un dualismo di sviluppo in Kaili, in apparente contrasto nel loro nucleo essenziale: la produzione diffusa di un'architettura simbolica e folkloristica e l'immaginario della "città igienicamente civilizzata".

La riproposizione di forme e archetipi della tradizione all'interno dei nuovi progetti urbani si consolida come una strategia potenzialmente premiante a scopo turistico, diffondendosi fino a diventare cifra stilista predominante. Un contesto dove, tanto gli operatori privati, quanto la stampa locale oltre agli organi amministrativi, risultano impegnati nella ricostruzione di un immaginario evocativo "minzu". La costruzione della città dello "yuanshengtai" nella nuova Kaili viene immaginata e proposta come esperienza di riscoperta di una cultura pre-moderna e autenticamente legata ai luoghi. Una città-palinsesto nella quale l'esperienza spaziale viene arricchita dalla vitalità dei 100 festival delle minoranze etniche, tra cui il principale, il "Lusheng festival" di fine settembre. Un'apparente contraddizione intrinseca non facilmente risolvibile risiede nell'equilibrio tra la protezione nei confronti della scala e uso dei luoghi dell'autenticità culturale e, la possibilità di rendere visibile, poi accessibile e, infine, "consumabile" dal punto di vista del turistico. Il processo di valorizzazione turistica, infatti, per raggiungere un livello di sostenibilità economica spesso necessita di raggiungere una scala di flussi in potenziale contrasto con la scala dei territori che conservano le peculiarità e i valori locali. Per quanto la costruzione di un patrimonio turistico "yuanshengtai" nella città di Kaili si rifaccia ad un vocabolario legato ad un mondo lento e passato, ricco di tradizioni etnico culturali vicine al mondo agricolo e in grado di identificare nel villaggio la propria scala, la fruizione turistica richiede infrastrutture, urbanizzazione e servizi a scale maggiori.

Ciò che è reperibile da fonti amministrative e stampa locale nel concetto di "civiltà" e "igiene" si riferisce all'ambizione di nuovi standard urbani in grado di rendere l'esperienza tanto turistica, quanto civica e lavorativa in Kaili, piacevole, fruibile e comoda. Quindi, una massiccia infrastrutturazione può essere in grado di garantire l'accessibilità delle masse, tanto quanto la produzione urbana di nuovi distretti dallo standard di vita sufficientemente alto da essere considerato al livello del resto della Cina contemporanea, tanto nelle strutture ricettive quanto nei distretti abitativi. Un concetto non semplice che dagli anni '90 diventa la promessa di una città migliore, pulita, piacevole e ordinata. Una promessa che passa da una pianificazione spaziale a differenti livelli, dalla delocalizzazione di fabbriche e siti inquinanti come centrali elettriche, alla riqualificazione dei *waterfront* ad uso pedonale, dall'allargamento e alla pulizia delle strade. Contemporaneamente

"all'igienizzazione" della città, Kaili attiva anche campagne di sensibilizzazione per la "civilizzazione" della popolazione stessa nel migliorare le pratiche quotidiane nei confronti dello spazio urbano e dei turisti. Tentativo non semplice di costruzione di una comunità urbana a partire dalle esperienze familiari della vita nella fabbrica maoista da un lato e della vita povera e di rinunce del villaggio rurale dall'altra. Un obiettivo non del tutto inedito nella realtà del Guizhoiu, che nei secoli è stato più volte al centro di tentativi di civilizzazione delle minoranze etniche rurali, da parte prima del potere imperiale e dal regime maoista poi. Gli standard contemporanei nazionali suggeriscono la costruzione di un immaginario turistico locale basato su specificità uniche territoriali, e contemporaneamente una standardizzazione delle infrastrutture, dei servizi e degli standard tanto per la realtà promozionale quanto per la vita quotidiana dei cittadini e per le realtà lavorative fuori dal circuito turistico. La città post-maoista si è trovata, quindi, nella condizione di accantonare tanto il proprio passato industriale, quanto la sua realtà agricola autentica al fine di trovare una collocazione competitiva nell'offerta turistica. Spazi dove l'urbanizzazione "civile" da un lato e la costruzione dell'immaginario "minzu" dall'altro producono un ecosistema fruibile che ammicca ad una ruralità quasi spirituale, spogliata delle privazioni e del degrado intrinseco nella cultura contadina.

La crescente accessibilità al mercato dell'auto da parte di un bacino vasto di cittadini ha segnato una necessità crescente di infrastrutturare e di organizzare nuovi spazi della logistica in ogni ambito costruito fino ai villaggi più distanti. La Kaili degli anni 2000 concentra, così, le energie nel combattere ansiosamente ogni possibile forma di degrado e di "inciviltà" o "scarsa igiene" nelle sue differenti forme riconoscibili, anche nelle porzioni rurali che rapidamente ingloba (Yuanli, Li 2011). Nonostante proprio questo aspetto di arretratezza celi il contesto e i valori di autenticità che il mercato turistico cerca con interesse crescente in questa regione. In misura comparabile anche gli spazi della produzione, seppur lontani e necessari, vengono connotati come potenzialmente pericolosi per l'immagine idilliaca in costruzione.

La cerniera tra le scalarità geografiche che questa ricerca utilizza per arrivare al caso di Kaili – la stazione HSR – rappresenta l'amplificazione di questo conflitto di intenti. Dal punto di vista funzionale, infatti, viene felicemente accolta come un vettore di accessibilità molto potente, in grado di attrarre e muovere flussi turistici di consumo a servizio del mercato del tempo libero considerati fino a quel momento fuori portata. Contemporaneamente il flusso generato e potenziale diventa motivo di edificazione e ulteriore "civilizzazione" del territorio in un'ottica sempre più invasiva nei confronti del mondo rurale più autentico. La condizione di Kaili evidenzia quindi un processo trasformativo connotato nelle varie fasi da costanti ambizioni e azioni spesso conflittuali tanto con il presente quanto con il recente passato, con caratteristiche specifiche locali in grado di amplificare il coinvolgimento territoriale all'interno del destino urbano. Il progetto dell'alta velocità arriva in una Kaili nata

come progetto amministrativo in grado di saldate ruralità, industria e centro urbano, divenuta contea e infine designata come città del folklore tradizionale, del turismo "minzu" e "yuanshengtai". Alla luce di un passato industriale che si vuole il più possibile sovrascrivere, il presente è guidato da una *brand identity* urbano-rurale che si compone di frammenti di tradizioni rurali e nuovi standard urbani, in grado di convivere in una capillare infrastrutturazione dello spazio.

4.3 La stazione e il piano

La necessità di contrastare il tipologico isolamento del Guizhou ha visto ingenti energie in campo, investimenti che durante la seconda metà del secolo scorso, in modo lento e costante, hanno gradualmente eroso questa condizione. Per quantità e qualità, i collegamenti con le regioni confinanti sono esemplificati dallo sviluppo di una rete autostradale lungo molti dei corridoi vallivi e dalle rotte ferroviarie che collegano la capitale del Guizhou, Guiyang con Chongqing, Chengdu, Kunming, fino a Shanghai. Ciononostante, la distanza temporale richiesta per raggiungere Kaili dalle principali metropoli al di fuori della regione rimane importante se si fa affidamento a queste modalità di spostamento[5]. L'avvio della costruzione della linea ad alta velocità, pianificata per passare a sud di Kaili e dare forma alla nuova stazione di Kaili South - o Kailinan (凯里南站) ha deformato questa percezione in modo esponenziale. Se, infatti, precedentemente per raggiungere Kaili da Shanghai in treno erano necessarie poco meno di 24 ore, dopo l'attivazione della linea ne sono sufficienti circa 8. Questo non significa solo una riduzione di circa un terzo del tempo, ma soprattutto la possibilità di gestire il viaggio all'interno delle ore diurne. Diminuzioni ancora maggiori sono visibili rispetto alla capitale della provincia, infatti, Guiyang passa ad essere dalle 2.30 ore con il treno precedente, a 35 minuti di treno HSR, o ancora l'estremità di Kunming si colloca a 3 ore rispetto alle 11 in precedenza necessarie.

All'interno di questo quadro trasportistico accelerato, la stazione diventa un vero e proprio hub intermodale dalla rilevanza a scala provinciale, alla stregua di un aeroporto. Per questo motivo, non solo la stazione di Kaili South si costituisce attraverso una connessione massiccia con la città di Kaili, rafforzando l'asse viario e rendendolo occasione di nuova urbanizzazione, ma diventa un polo

5 Kunming si trova a 680 chilometri da Kaili, con un treno regionale non HSR sono necessarie non meno di 11 ore di viaggio mentre in auto sono necessarie 6 ore e 50 minuti. Chengdu, invece, si trova a 780 chilometri e in auto sono necessarie 7 ore e 50 minuti. Changsha si trova a 650 chilometri da Kaili che con un treno regionale, non HSR, implicano 11 ore e 30 di viaggio mentre in auto sono necessarie 6 ore e 40 minuti. Shanghai, come Hangzhou, si trovano a più di 1500 chilometri per un totale di circa 15 ore di auto.

Img. 16: Kailinan (凯里南站), stazione HSR © Sina.cn

chiave all'interno di una pianificazione territoriale più ampia e in qualche senso, metropolitana. Nei dintorni della città, la presenza fisica della linea dell'alta velocità è pressoché inesistente in quanto il tracciato passa a circa 2 chilometri a sud della città, al di sotto di un'area collinare adiacente per poi riemergere dal terreno oltre il centro abitato. La ferrovia emerge dalle gallerie per una lunghezza lineare di soli circa 3 chilometri, spazio nel quali si deposita la stazione HSR in un'area limitrofa ad un importante svincolo autostradale di snodo tra la direttiva est-ovest e quella nord-sud della regione. Il centro città dista 15 chilometri seguendo l'assetto viario e si colloca a circa 12 chilometri di distanza calcolata in linea d'aria. La stazione si trova in una zona pianeggiante circondata da configurazioni montuose e lungo il centrovalle infrastrutturato e urbanizzato per frammenti, che si interpone tra la città di Kaili e la cittadina di Maijiang. La posizione della stazione, perciò, non può essere considerata del tutto urbana, quanto piuttosto un polo di crocevia di un sistema vallivo con possibili proiezioni nella direzione est- ovest più infrastrutturata (dove sono presenti i principali insediamenti urbani) e nord-sud a carattere più rurale e naturalistico.

Nonostante non si tratti di documentazione scientificamente solida e verificata, esistono differenti fonti della stampa locale, dei media e sul web, legate soprattutto alla cronaca locale, che riportano e diffondo un piano specifico di sviluppo territoriale. Un piano redatto da un *design institute* privato e passibile di modificazioni, trasformazioni e caratterizzato da una volatilità plausibile, seppur non misurabile. Ciononostante, senza assumere nessun dettaglio come valore assoluto e probatorio, si esprimono alcune riflessioni sui caratteri generali e sugli intenti riconoscibili, in grado di trovare conferme con ciò che fisicamente è rilevabile sul territorio. Il documento, quindi, viene assunto come un indizio non scientifico, ma neppure ignorabile, in quanto sintomo di un'attenzione e una pianificazione di interesse rilevante nella comprensione delle strategie di sviluppo di Kaili e del Qiandongnan.

Nel 2011 viene presentato il Piano generale della città di Kaili-Majiang da parte del Urban and Rural Planning Design Institute of Guizhou Province nel quale si descrive una strategia di sviluppo per l'area metropolitana di Kaili all'interno dell'orizzonte temporale del 2030. Il più recente dei piani di evoluzione di Kaili, a differenza dei precedenti a partire '58 fino agli anni 2000, sfrutta la stazione extraurbana per pianificare una rete territoriale all'interno della quale la superficie urbana di Kaili è una minima parte. Il documento programmatico descrive nel dettaglio, attraverso numerose tavole tematiche, una programma di sviluppo infrastrutturale e urbano-funzionale per una larga parte della prefettura del Qiandongnan. L'attenzione nella gestione funzionalista del territorio può essere letta come la ricerca di un controllo delle parti in modo da evitare il più possibile collisioni tra parti musealizzate a scopo turistico ed aree destinate alle esigenze logistiche di una cittadina viva. Lo schema apparentemente semplice propone differenti poli

funzionali, alcuni urbani, altri naturalistici, altri della produzione, interconnessi da assi che corrono lungo i fondovalle. All'interno di questo schema poligonale, la stazione HSR e la relativa area di espansione prevista tra la ferrovia e il centro cittadino, diventano uno dei vettori principali elevando l'hub infrastrutturale ad una gerarchia allo stesso livello di città o villaggi all'interno di una rete metropolitana diffusa e ramificata nel territorio.

Ulteriori considerazioni rilevanti che possono essere fatte sulla base della documentazione originale del piano sono la dichiarazione, nelle prime parti, dell'inedita posizione ritrovata da Kaili oggi. Alcuni schemi geografici solcati da massicce frecce suggeriscono un inedito ruolo di centralità dato dal collocamento su uno dei principali corridoi che dalla costa si addentra verso importanti metropoli dell'entroterra quali Chengdu e Kunming. Posizione in antitesi alla considerazione comune che fino al secolo scorso era garantita dalla conformazione orografica. La struttura del piano, inoltre, attraverso una lettura e progettazione suddivisa in ben 40 tavole differenti, sembra conciliare la pianificazione futura all'interno di un compromesso dato da attenzioni diffuse al contesto naturale extraurbano, in continuità con lo sviluppo di una rete di parchi urbani che permea le aree previste come maggiormente urbanizzate. L'arrivo della stazione HSR in Kaili, in una posizione extraurbana, ha coadiuvato una pianificazione e incentivato i processi già in atto, verso una pianificazione che ambisce a condividere la visione di Kaili come città del turismo folkloristico con l'intera contea. Una proiezione verso un'integrazione solida del destino urbano intrinsecamente fuso con apparati esterni e lontani del territorio collaboranti per la costruzione di un paesaggio culturale apparentemente simbiotico e coerente.

4.4 *Rural restructuring* e *city branding*

La storia recente di Kaili mostra quanto il passaggio alla valorizzazione territoriale della città post maioista sia un processo profondo e per questo anche molto lungo. Le modifiche radicali necessarie attraversano di fatto ogni livello di interazione del rapporto tra cittadini, società e spazio. Questa ricerca prova a leggere la strategia di costruzione del *city branding* tenendo al centro del discorso lo spazio costruito e la sua pianificazione e trasformazione. Gli obiettivi generici deducibili dal piano Kaili-Majiang 2009-2030 mirano a costruire un sistema funzionale e organico a scala territoriale, controllando lo sviluppo quantitativo dello spazio, ma solo in minima parte dal punto di vista qualitativo. Tra le parole cardine del *city branding* di Kaili, solo alcune possono essere controllate da un piano che dialoga con la scala regionale, come l'infrastrutturazione e la fruibilità degli spazi, il controllo della qualità spaziale per macroaree di influenza e poco altro, delegando ad altre scale la costruzione dello spazio percepito, dell'immaginario "minzu" e "yuanshengtai".

Un'altra categoria di documenti, per cui valgono le stesse premesse di affidabilità precedentemente enunciate, è stata prodotta con il preciso compito di definire, indirizzare e controllare fattori estetici, formali e di dettaglio del contesto di Kaili e della propria immagine. Il controllo sulla produzione antropica dello spazio è affidato ad una serie di "linee guida" che in questa ricerca vengono lette in parallelo alla mappatura delle aree interessate, di modo da ricostruire la condizione fisica della realtà e leggerne lo scarto rispetto a quanto prescritto. Nel luglio 2019, in occasione di una conferenza stampa a Kaili, l'amministrazione locale ha presentato e reso pubblico un documento programmatico chiamato "Kaili City Urban Planning and Construction and Style Control Guidelines" (凯里山地民族文化之城 市城市规划建设及风貌控制导则). Un documento programmatico completato da diversi allegati tra cui vengono evidenziati e analizzati "l'Atlante del paesaggio della città di Kaili" (凯里市城市风貌图集) e la "Percezione del paesaggio urbano di Kaili" (凯里市城市风貌感知). Parafrasando gli obiettivi contenuti nei documenti, si evince la volontà di produrre "Una città di diverse culture etniche di montagna", "La città natale dell'eccellente architettura nazionale in Cina", la "Città dal fascino ecologico della Cina" e ancora il "Turismo urbano con caratteristiche cinesi". Per quanto gli intenti appaiano più che chiari a livello teorico e ideale, l'indagine fatta sulla documentazione attuativa restituisce uno scenario interpretabile e dai caratteri generali, all'interno del quale ogni aspetto della progettazione urbana viene trattato ad un livello astratto e a titolo esemplificativo.

Img. 17: Kaili, la trasformazione del palinsesto urbano © Nadia Isakova

Il primo allegato "Atlante della città di Kaili" apre con una premessa contenuta nelle prime pagine che enuncia la volontà di assumere un controllo dello "stile" attraverso tre definizioni: "stile moderno", "stile moderno – tradizionale", "stile tradizionale". Una classificazione che viene in seguito utilizzata per molti dei 15 articoli contenuti nel documento, 15 articoli che corrispondono ognuno ad un preciso tema di progettazione[6]. In poche pagine si provano a definire le *best practices*, selezionate per essere adatte e specifiche per Kaili, unendo a distanza di poche pagine temi macroscopici e di scala differente.

A livello macroscopico, risulta interessante rilevare come la percezione urbana sia trattata principalmente attraverso il punto di vista panoramico. Infatti, gli indirizzi macroscopici sono rivolti al controllo dell'altezza degli edifici suggerendo una disomogeneità in grado di instaurare un dialogo morfologico con il territorio montano che diventa fondale scenico del panorama. In un certo senso il prodotto urbano viene letto in sovrapposizione e in dialogo altimetrico con il paesaggio naturale che ne diviene sfondo, un ecosistema ibrido osservabile da punti panoramici circostanti la città. Le parti propriamente a scala architettonica riguardano le soluzioni tipologiche e formali urbane e le indicazioni relative al linguaggio architettonico rivelano una soluzione per lo più iconografica delle forme estetiche, sommata a strutture urbane dal linguaggio e materiali contemporanei. Anche in questo senso la morfologia planimetrica assume un ruolo secondario a favore della percezione prospettica del panorama costruito che tenta di ibridare linguaggi, materiali contemporanei e standard dell'edilizia urbana con elementi iconografici costruttivi della tradizione, seppur fuori scala e contesto relazionale.

Ad una scala di dettaglio, il controllo stilistico pervade con una forza ancora maggiore gli elementi di arredo urbano e di dettaglio, tra i quali i copri illuminanti dello spazio pubblico, le pensiline di attesa dei mezzi di trasporto pubblico, alcuni dettagli della pavimentazione, i porta rifiuti urbani, ecc. Questi elementi vengono letti attraverso la lente tripartitica del moderno, moderno-

6 Per restituire un'idea sintetica di ciò a cui si fa riferimento, si riporta di seguito l'indice del documento:
Art. 1 - Posizionamento generale dello stile
Art. 2 - Classificazione dello stile e dell'aspetto
Art. 3 - Linee guida per il controllo dello skyline della città
Art. 4 - Controllo della costruzione e guida intorno alla montagna
Art. 5 - Controllo e guida della costruzione intorno ai corpi idrici
Art. 6 - Controllo e guida dello stile del colore urbano
Art. 7 - Controllo e guida dell'illuminazione notturna della città
Art. 8 - Controllo e orientamento del corridoio paesaggistico urbano
Art. 9 - Controllo e orientamento del paesaggio del blocco urbano
Art. 10 - Guida al controllo dello street style urbano
Art. 11 - Controllo e orientamento della piazza della città
Art.12 - Controllo e Orientamento del Parco Urbano
Art.13 - Controllo e guida delle caratteristiche architettoniche urbane
Art.14 - Arredi Urbani
Art.15 - Insegne pubblicitarie

tradizionale e del tradizionale, fornendo quindi tre differenti soluzioni formali e materiche che a diversi gradi di distanza ripropongono un dialogo con la trazione o la contemporaneità dell'ecosistema. Un'attenzione che suggerisce una volontà di costruzione artificiale e fortemente controllata di un palinsesto nel quale trovare continue conferme spaziali della promessa che il *marketing* territoriale suggerisce.

Il secondo allegato dal titolo "Percezione del paesaggio urbano di Kaili City" si prefigura con l'intento di costruire un sistema territoriale coeso e riconoscibile[7]. I primi due capitoli affrontano la zonizzazione atta a designare otto aree di sviluppo – di cui due interne all'area urbana di Kaili e altre sette esterne[8] – a ciascuna delle quali viene associato uno "stile" di sviluppo riconducibile alle tre categorie stilistiche sopracitate. I restanti tre capitoli, tra i più interessanti dal punto di vista culturale, presentano una catalogazione nella forma di atlante della tecnologia costruttiva tradizionale Miao e Dong. Il villaggio diventa, così, il contesto territoriale entro il quale campionare morfologie urbane e archetipi formali, fino ai dettagli costruttivi, tecnologici e materici. Inoltre, alla stregua della forma, viene proposta una sistematizzazione della percezione cromatica che il villaggio conserva e propone. Un campionamento all'interno di un campo cromatico molto vasto, estratto da fotografie del paesaggio naturale e costruito, ma anche da opere di artigianato tessile e abiti folkloristici.

4.5 La costruzione dell'immaginario

Sebbene la realtà spaziale, fisica e costruita, dei contesti antropici appaia ovunque come il prodotto mai coerente di intenzioni, azioni e obiettivi spesso discordanti; luoghi come Kaili mostrano come possano coesistere all'interno di uno stesso contesto, narrazioni e spazialità non allineate o contraddittorie. Le discriminanti prodotte da una storia molto recente e ricca di cambi di visione strategica forse non sono sufficienti a descrivere l'affascinante attrito prodotto dalla narrazione idilliaca del mondo rurale cinese tradizionale, in contrasto con la ricerca di uno stile di vita confortevole, ormai diffuso a livello nazionale.

7 Anche in questo caso si riporta l'indice del documento per restituirne in forma sintetica la struttura:
Art. 1 - Contesto del progetto
Parte 2 - Pianificazione e connessione
Capitolo 3 - Atmosfera urbana e percezione dello stile
Capitolo 4 - Perfezionamento degli elementi
Capitolo 5 - Posizionamento e strategie di guida

8 Quelle che fanno riferimento all'area urbana di Kaili sono Kaili City Area e Kaima New City Area. Diversamente, quelle esterne prendono il guardano alle seguenti località: Kaihuai New Town, Miaoshan Dong, Water-Duck Pond, Bala River Group, High Speed station New Town, Kaili Economic Development Zone, Binjiang New town.

Una discrasia che a Kaili trova un proprio equilibrio, seppur differente tra la realtà percepita dai residenti e l'esperienza costruita per la massa turistica. Per condizioni differenti prodotte dalla somma di direzioni perseguite e congiunzioni fortuite, Kaili - a differenza di molte altre cittadine simili - nella regione e ormai non solo - è riuscita ad uscire dall'alone dell'anonimato. La visione prima e pianificazione poi, della città ha prodotto una direzione promettente nell'ambito turistico interno al Paese. Una strategia di *city branding* abile a promuovere la cultura locale etnica, elevando le minoranze etniche a rappresentanza dell'intera città, associando pratiche locali al concetto più ampio di cultura autentica cinese. Un'operazione agevolata dal contesto culturale molto inerziale e conservativo delle minoranze Miao e Dong che – nonostante gli sforzi che durante lo scorso secolo hanno costruito una cultura statale dominante – hanno mantenuto una continuità di pratiche intergenerazionale non scontata. Il palinsesto culturale si compone di una ricca dotazione di patrimonio intangibile dato da dialetti, tradizioni, costumi e festival, parallelamente ad un ecosistema fisico che trova nei villaggi fattori di preservazione e autenticità. Avamposti apparentemente precari, costruiti in legno e posati su pendii con eleganza, secondo schemi morfologici e insediativi tipici degli insediamenti montani cinesi. Paesaggi attraversati da una profonda relazione tra abitazioni, ambiente naturale circostante e paesaggio rurale della rigorosa coltivazione su pendii terrazzati del tè e del riso.

La città di Kaili ha oggi costruito un nesso consolidato con il patrimonio extaurbano ed è ormai riconosciuta come una delle capitali del folklore regionale, ciononostante Kaili è ancora una città in rapida crescita e sviluppo sia economico che urbano, forse alla ricerca di un'ulteriore evoluzione. Infatti, come interpretabile dal piano Kaili-Mijiang questa condizione di crescita viene messa a sistema e indirizzata al fine di produrre una realtà urbana ramificata, estesa e razionale nella sua organizzazione. Una produzione dello spazio già visibile dai rilievi cartografici e che risulta interessante indagare dal punto di vista scientifico per misurare i prodotti fisici dalla pianificazione. Un approfondimento che vuole astenersi da offrire un giudizio di merito nei confronti di un contesto rurale che spesso viene letto attraverso la lente della nostalgia di un passato perduto, nè tantomeno nei confronti del raggiungimento di livelli di qualità spaziale urbana oggettivamente molto alti.

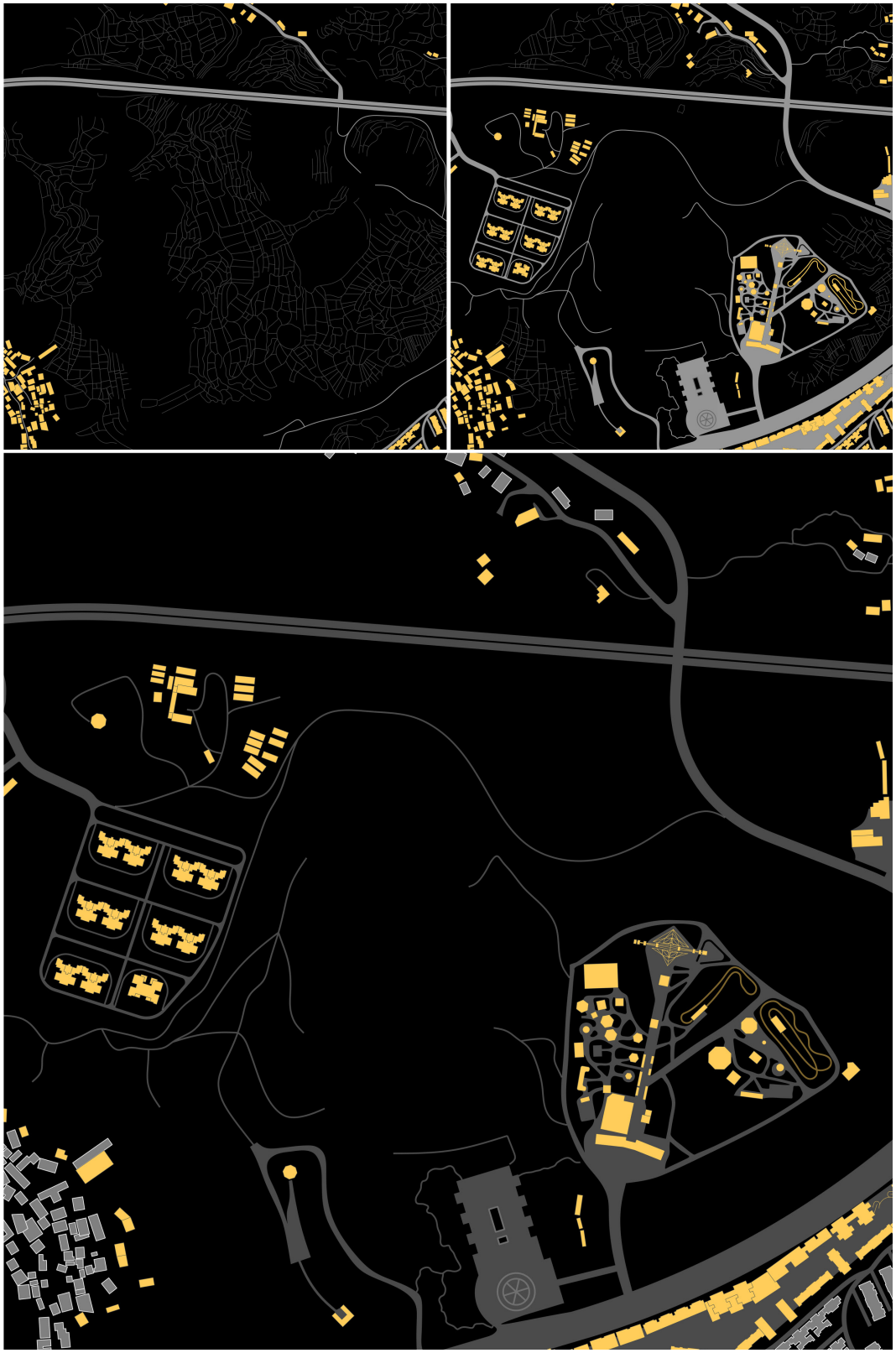
La produzione dello spazio dell'ultimo decennio può essere suddivisa in tre macrocategorie tipologiche: la colonizzazione di nuovi territori per espansione urbana, la sostituzione di tessuto urbano obsoleto e l'implementazione funzionale di siti di interesse paesaggistici. Per ciascuna di queste tre categorie è stata scelta una porzione territoriale significativa della quale si è prodotto un rilievo cartografico in grado di misurare e discretizzare la trasformazione avvenuta dal 2008 al 2018. Le aree selezionate sono state scelte all'interno del territorio di Kaili (urbano e non) per evidenziare in modo sistematico tre sintomi dello "*zeitgeist*" trasformativo in atto. Non solo la dinamica del cambiamento entro l'arco temporale di una decade, ma ponendo

l'evidenza sul cambio tipologico di oggetti che oggi si instaurano e relazionano con il territorio, indizi spaziali di un cambio di paradigma forte della natura dei luoghi, corrispondente ad un cambiamento profondo nell'utenza e nelle esigenze d'uso.

4.5.1 Forme di *loisir*

La prima area si colloca all'interno di alcune delle aree di espansione più rilevanti - per intensità e dimensione – nei pressi della nuova stazione, ad oggi l'area più sviluppata tra le *new areas* proposte nel piano Kaili-Mijiang 2009-2030. All'interno di questa *new town*, l'area perimetrale alla stazione non vede uno sviluppo così intenso, anzi la presenza di aree verdi e spazi poco intensamente utilizzati è ancora alta. Aspetto meno condivisibile osservando l'asse di 10 chilometri circa che intercorre tra la stazione e il precedente confine urbano del centro di Kaili. Un corridoio nel quale un'infrastrutturazione massiva, composta da più assi alternativi pressoché paralleli connettono i due estremi. L'infrastrutturazione principale si interseca fittamente con gruppi di assi secondari che generano lotti all'interno dei quali la saturazione edilizia è in pieno svolgimento, con un risultato parziale eterogeneo di lotti completati, cantieri ed aree ancora in attesa di investimenti. La produzione della città si articola tramite quartieri per lo più residenziali con tipologie a torre che si interfacciano con gli assi viari attraverso cortine edilizie di servizi e attività terziarie che disegnano i fronti stradali. Nello specifico il lotto che si è scelto, non rappresenta la maggioranza della produzione urbana così come descritta, quanto piuttosto un'eccezione tipologica che oltre a dimostrare modificazioni morfologiche, in questo caso di relativo interesse, esemplifica le trasformazioni sociali di usi e fruizioni della nuova Kaili. Nello specifico, si tratta di un lotto a circa 1,5 chilometri a nord-ovest rispetto alla stazione che passa da essere territorio agricolo a parco divertimenti in adiacenza ad uno degli assi portanti della nuova direttiva est-ovest.

Questa trasformazione suggerisce come la colonizzazione dello spazio agricolo, in crescente difficoltà nelle porzioni contese con la crescita urbana, ceda progressivamente il passo a un'urbanizzazione che guarda con interesse crescente al mondo del *loisir* e del tempo libero. Il parco divertimenti a tutti gli effetti è una dotazione strumentale che dialoga con una società legata al business e ad uno stile di vita prettamente urbano, che per poco o nulla richiama la tradizione agricola o la vocazione rurale del luogo che fino a qualche decennio fa ne era la pratica più diffusa. In altre parole, questo lotto solleva il tema del cambiamento sociale in atto a Kaili, che vede la propria dimensione meglio rappresentata dalla cultura urbana del consumo e del mercato piuttosto che dalle pratiche agricole.



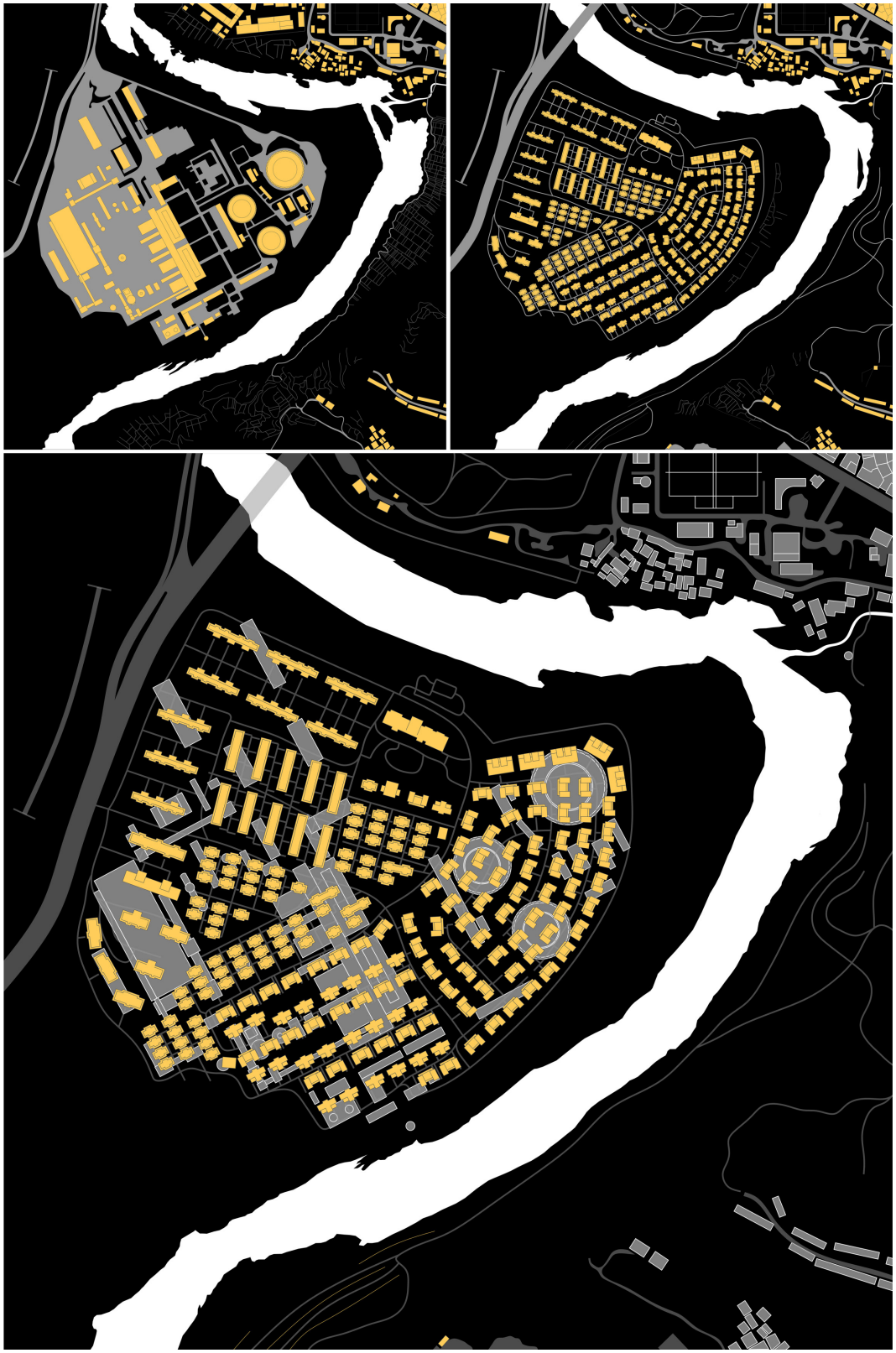
Img. 18: Rilievo cartografico dell'area del parco divertimenti in Kaili, rilievo della condizione nel 2008, nel 2018 e relativa sovrapposizione © Matteo Migliaccio

4.5.2 Immaginari post rurali

La seconda categoria di interventi individuati si riconosce nella sostituzione del tessuto di prima urbanizzazione dello scorso secolo con nuovi modelli di rappresentanza. Uno spostamento di interessi e obiettivi che coinvolge nel profondo lo stile di vita dei cittadini, producendo trasformazioni anche ad un livello morfologico e spaziale. Questa tipologia di intervento non è stata individuata all'interno del nucleo urbano di Kaili dove, per quanto la sostituzione sia in atto a livelli importanti e massicci, permane la natura residenziale e commerciale già precedentemente presente, seppur in costante implementazione. Ai margini nord della città, invece, il fiume Qingshui corre in direzione est-ovest disegnando numerose anse in uscita dal contesto urbano. Linee che in passato hanno segnato un confine oltre al quale una serie di siti produttivi hanno occupato l'affaccio fluviale sfruttandolo per esigenze funzionali quali trasporto merci e raffreddamento di processi industriali. Si è scelta qui, in una delle due anse dove la trasformazione recente si mostra come evidente, ripensando uno storico sito industriale, ormai abbandonato, entro le forme di una nuova *green gated community* residenziale.

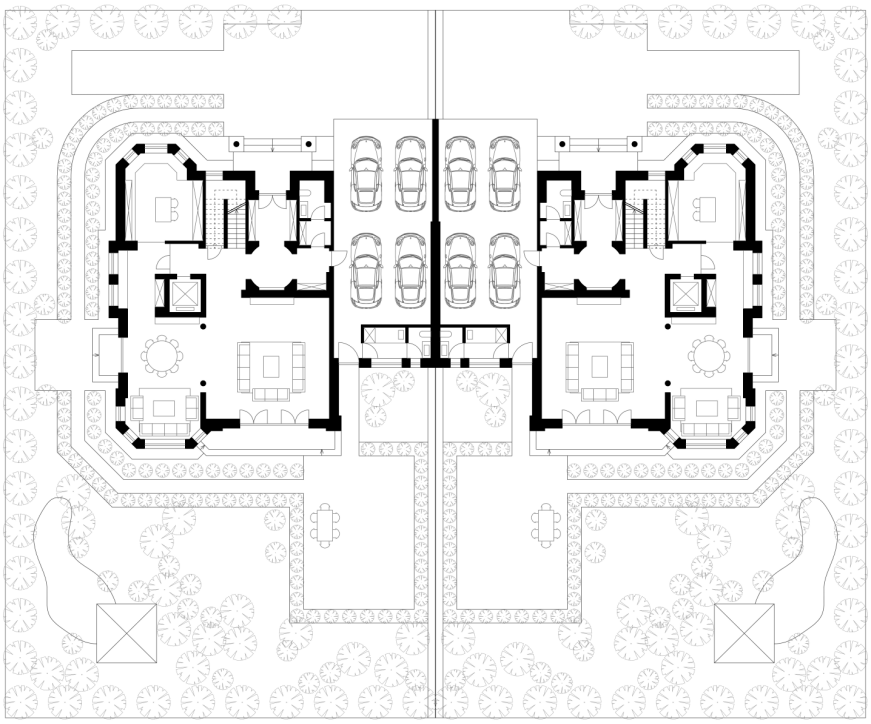
L'attuale quartiere frutto di un'operazione immobiliare unitaria denominata dal punto di vista promozionale "Kaili County Garden" è in grado di raccontare come la promozione di un nuovo *standard* urbano si costituisca a partire da materiali presenti sul territorio ibridati con tipologie abitative di importazione. Lungo il perimetro del lotto, in prossimità dell'asse viario, è presente infatti una serie di edifici a torre di altezza superiore ai dieci piani, diversamente all'interno si dispongono in modo organico una serie di unità abitative bifamiliari connesse da una rete viaria minuta e controllata negli accessi. Il sistema residenziale offre alcuni servizi principalmente in affaccio sulla strada a nord-ovest che ne segna la connessione con il resto del contesto, mentre sul lato in affaccio sul corso d'acqua è evidente una sistemazione dell'argine a parco fluviale. Una trasformazione particolarmente significativa iniziata con la demolizione dell'ex centrale elettrica risalente agli anni '60, un imponente impianto composto da siti produttivi da cui svettavano le iconiche ciminiere e torri di raffreddamento, oltre ad una serie di bassi fabbricati accessori e di servizio alla vita del complesso. Il sito, non più conforme agli standard di "igiene urbano" designati per la nuova Kaili, è stato delocalizzato fuori dal panorama visibile nella località di Lushan, a 35 chilometri più a nord.

La sostituzione tipologica che segue evidenzia non solo una crescente domanda di tessuto abitativo, ma soprattutto un diverso *standard*, non solo per la classe media (identificabili nei nuovi appartamenti nelle torri), ma anche ad una classe borghese, alla quale viene offerta un'esperienza abitativa dalle generose dotazioni spaziali e di

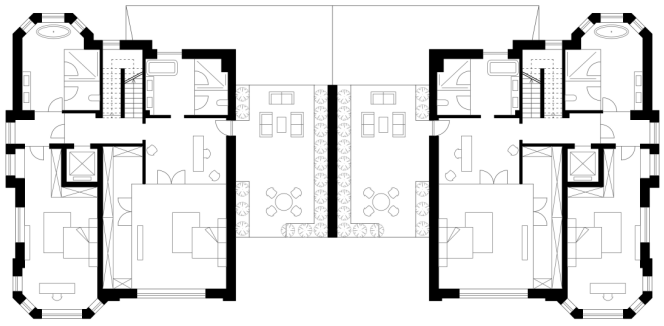


Img. 19: Rilievo cartografico dell'area del riverfront in Kaili, rilievo della condizione nel 2008, nel 2018 e relativa sovrapposizione© Matteo Migliaccio

Pianta Piano terra



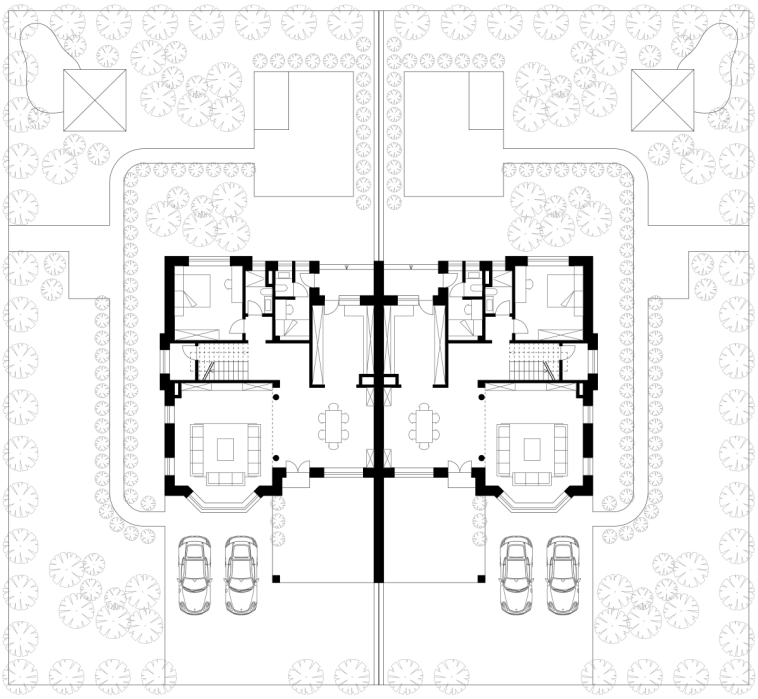
Pianta Piano primo



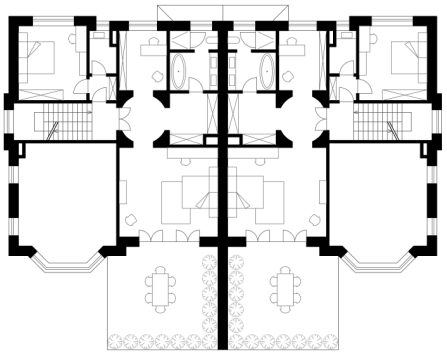
Pianta Piano primo

Img. 20-21: Restituzione delle unità architettoniche presenti all'interno dell'intervento Kaili County Garden, nello specifico le unità bifamiliari.

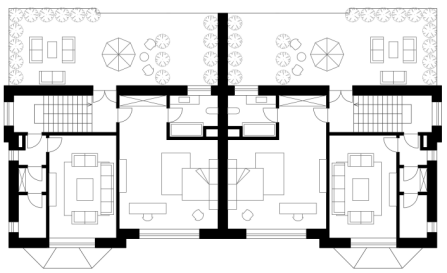
Pianta Piano terra



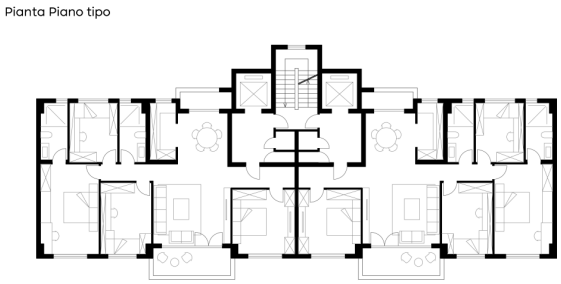
Pianta Piano primo



Pianta Piano primo



Fonti primarie: documentazione pubblicitaria del promotore finanziario © Matteo Migliaccio



Img. 22: Restituzione delle unità architettoniche presenti all'interno dell'intervento Kaili County Garden, nello specifico gli edifici a torre. Fonti primarie: documentazione pubblicitaria del promotore finanziario © Matteo Migliaccio

comfort. Nella porzione interna il distretto si presenta come un quartiere controllato ed uniforme nello stile, che ricorda con vago romanticismo l'archetipo dei borghi europei nei quali la componente naturale, tanto interna quanto del panorama circostante, determina la caratteristica predominante. Ne sono dimostrazione i numerosi giardini privati e condivisi dai quali emergono vari *bow windows* e i tetti a falde poligonali. Questo luogo incarna la promessa urbana di Kaili che attraverso la costruzione di un immaginario post rurale promuove uno stile di vita in ambito urbano basato sul contatto naturale e l'attenzione all'ecosistema. In questo contesto gli aspetti concettuali dell'insediamento rurale in stretta relazione con il paesaggio sono interpretati da alti *standard* residenziali per una nuova società cinese sospesa tra ambizioni urbane e proiezione verso il paesaggio. La dimensioni dell'abitare diventa un esempio rilevante nel determinare come gli *standard* di vita rurali siano stati mantenuti solo a livello dialettico e spogliati dell'essenzialità e delle fatiche che implicitamente contenevano. Un'analisi planimetrica della tipologia abitativa attraverso il quale questo nuovo intervento è stato composto è in grado di riassumere le ambizioni e i valori della nuova società cinese che in quota crescente subisce il fascino della media piccola città (Carota, 2021).

4.5.3 Nuovi palinsesti turistici

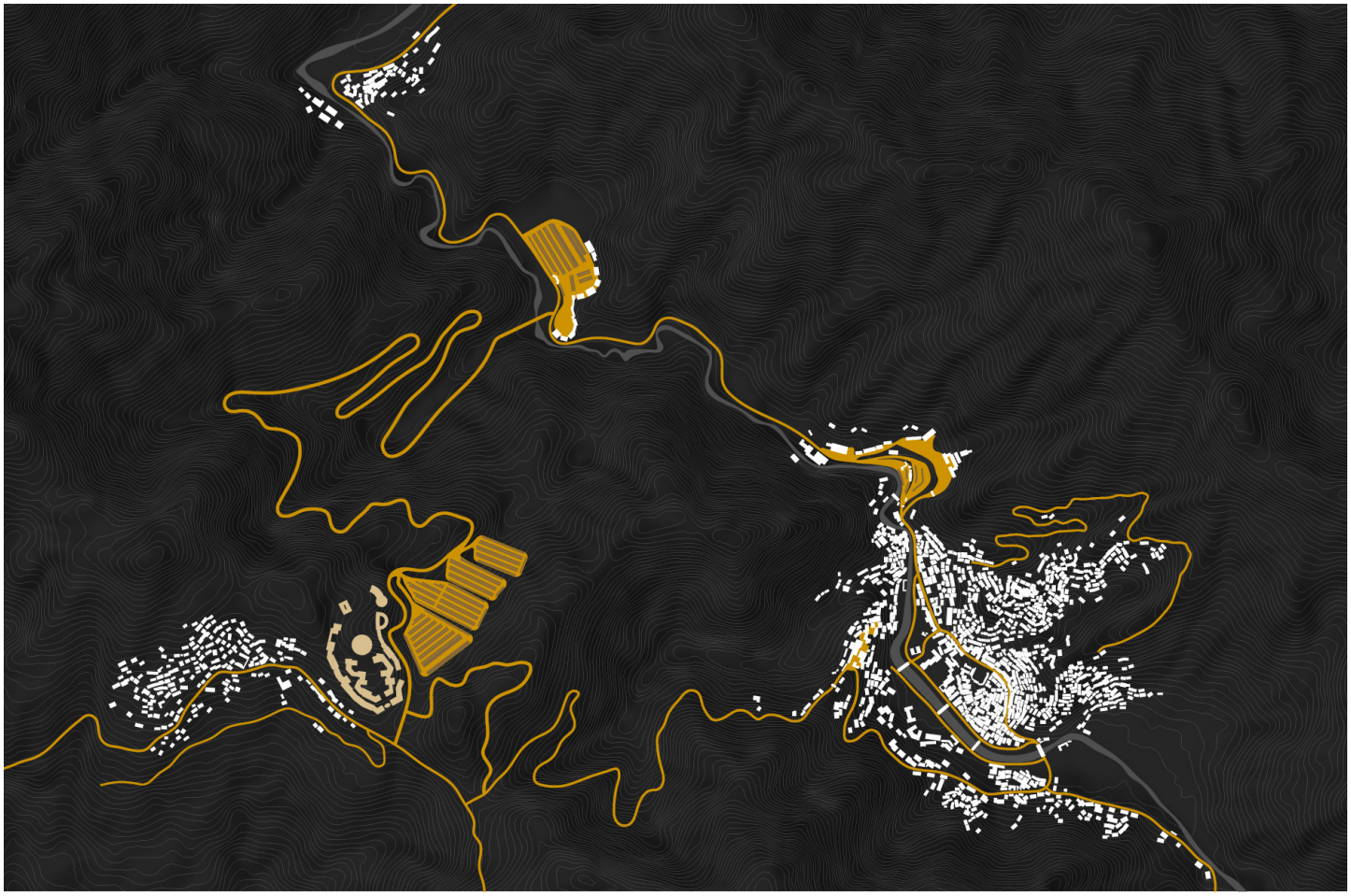
La terza tipologia di trasformazione indagata, invece, esce dall'ecosistema urbano per guardare alle trasformazioni all'interno dei territori che ne orbitano attorno, luoghi dove risiedono gli emblemi originari del costrutto turistico e folkloristico: i villaggi. Kaili si identifica come un centro di interscambio per un territorio disseminato di mete turistiche ormai celebri a livello nazionale per le qualità paesaggistiche. Infatti, le attrazioni principali a livello urbano di Kaili sono comunque una sintesi estrapolata della ricchezza culturale del territorio e si concretizzano nel Museo delle minoranze etniche o nel mercato del sabato dedicato in gran parte ad oggetti e prodotti della minoranza Miao. I poli turistici principali diventano quindi quei villaggi tradizionali che conservano ancora, in una certa forma, il loro aspetto autentico. Tra questi, i principali sono Matang Gejia, Langde, Datang e infine Xijiang, che per dimensioni e forma risulta essere il più noto.

Questi siti sono disposti prevalentemente a sud, ma in generale attorno alla città di Kaili a distanze cha vanno da 16,5 chilometri (30 minuti) a 45 chilometri (50 minuti) e sono connessi attraverso strade carrabili che si snodano nell'intricato contesto collinare e montano, servite da linee di bus. La produzione scientifica, così come questa ricerca, non è rimasta indifferente al fascino e all'interesse generato dalla cultura costruttiva degli insediamenti rurali cinesi, tanto semplici

nelle forme morfologiche, quanto complessi nella costruzione lignea[9]. Per quanto è bene precisare che le caratteristiche dei villaggi del Qiandongnan non mostrano caratteristiche specifiche di rilievo rispetto da altri casi simili presenti in luoghi con struttura topografica paragonabile. Ciononostante, la fortuna di questi specifici insediamenti è riconoscibile nell'isolamento garantito da questa regione, che ne ha preservato un alto numero in uno stato quasi perfettamente incontaminato. I villaggi nei pressi di Kaili sorgono nei centro valle percorsi da corsi d'acqua nella porzione dove piccole pianure incontrano la prima pendenza del pendio, composti per lo più da piccole unità spesso in contatto le une con le altre. Gli spazi aperti qui sono limitati ad intercapedini tra le masse costruite molto densamente; perciò, quello che ne risulta sono stretti vicoli informi e a sezione variabile che attraversano il villaggio in un reticolo a pendenza controllata, intervallati da scorciatoie ripide e spesso gradonate. Il villaggio, nella sua forma compatta e densa, individua nell'estensione dei vicoli interni il sedime dei percorsi che veicolano persone, animali e prodotti alle circostanti aree agricole produttive. Gran parte del territorio esterno è quindi solcato da una serie di sentieri che inglobano i lotti terrazzati in un'unica rete viaria minuta e precaria. All'interno del villaggio Miao, l'importanza sociale dedicata alle rappresentazioni folkloristiche disegna un proprio spazio, definito da una piazza di dimensioni variabili circondata da una quinta talvolta edificata, talvolta in esposizione sul paesaggio.

Indagare questo contesto solleva il tema della trasformazione dell'oggetto d'interesse al fine di renderlo visitabile e adatto alla scala dei nuovi flussi. La dimensione fisica del villaggio mantiene gran parte del proprio fascino nel controllo degli spazi e delle scale ad un livello minuto e intimo, condizioni che difficilmente dialogano con l'accessibilità e la visibilità necessari per masse crescenti di turisti. A partire da ciò, infatti, l'influenza turistica è misurabile nell'ampliamento o nella costruzione di nuove piazze sempre più estese e spesso al di fuori dei villaggi, consentendo un accesso ed una visibilità maggiore ad una quota crescente di pubblico interessata alle rappresentazioni folkloristiche che, di conseguenza, si concretizzano sempre più spesso al di fuori del loro contesto naturale, il villaggio. Questi nuovi spazi fuori scala dedicati allo spettacolo e all'esibizione sono collocati nelle prossimità degli assi viari e delle aree di sosta, dimensionati tanto per l'auto privata quanto per i bus. Alcune delle trasformazioni, specialmente quelle di infrastrutturazione esterna appaiono chiaramente visibili, altre invece, riguardano più direttamente il villaggio e di conseguenza risultano meno evidenti.

9 Tra le tante fonti rilevanti della letteratura si possono citare senza dubbio i lavori di Ronald G. Knapp: China's Traditional Rural Architecture, 1986 - China's Vernacular Architecture, 1989 - Chinese Landscapes, 1992 e China's old dwellins, 2000.



Img. 23: Restituzione cartografica del villaggio di Xijiang (in basso a destra su entrambi i lati dell'alveo fluviale). A nord del villaggio, nelle immediate vicinanze, il primo parcheggio costruito ormai insufficiente; più distante, sullo stesso versante, uno dei due nuovi parcheggi e ingressi dove trovano spazio anche le principali manifestazioni; a ovest, un insediamento abitativo di secondaria importanza viene messo a sistema attraverso la realizzazione di una seconda porta verso Xijiang con importanti opere infrastrutturali (4 parcheggi) e imponenti strutture ricettive
© Matteo Migliaccio

Trasformazioni nell'uso e nella funzione degli spazi che ne determinano una natura completamente differente seppur attenti a preservare il più possibile la forma fisica ed estetica. Infatti, per quanto la fruizione nel villaggio di Xijiang continui a comunicare una sensazione di staticità ed immobilismo, esiste una forte pressione trasformativa impegnata nel rifunzionalizzare residenze e spazi agricoli sottoutilizzati in strutture ricettive, per la ristorazione e per il commercio di prodotti di artigianato locale. Di conseguenza, anche la percezione delle attività nel villaggio subisce uno sfasamento che porta lo spazio da luogo della quotidianità rurale, verso un luogo dal carattere commerciale e museale. Un contesto entro il quale l'espressione delle pratiche agricole e più in generale delle pratiche di vita interne al villaggio acquisiscono una denotazione puramente celebrativa e teatrale. Qui, il palinsesto della rappresentazione turistica – vera chiave del *soft rural restructuring* – mostra i propri limiti quando collide con la scala del turismo di massa che raggiunge, sosta e consuma l'esperienza, spesso all'interno di periodi molto brevi.

Il progetto infrastrutturale alle porte di Xijiang si concretizza attraverso due ampie aree di sosta rispettivamente "North gate" e "West gate". Entrambe le aree di sosta si trovano all'esterno di Xijiang di circa 2 chilometri e sostituiscono il precedente parcheggio, ormai sottodimensionato, nei pressi dell'ingresso nord. Le riorganizzazioni viabilistiche non solo trasformano il territorio attraverso la produzione di spazi logistici che aprono a masse sempre più grandi di turisti, ma ridefiniscono le *buffer zones* e i confini del villaggio. Questa pressione turistica, però, solo in parte può essere efficacemente accolta e guidata all'interno di un tessuto come quello tradizionale. Il villaggio, infatti, in quanto frutto dell'autoproduzione e del dimensionato selezionato nei secoli, risponde a logiche di fruizione pedonale da parte di un circoscritto numero di abitanti. Così le porte esterne di nuova edificazione diventano gli unici contesti spaziali in grado di assorbire la domanda dei flussi, attraverso nuove piazze dove mettere in scena esibizioni folksloristiche, sempre più densamente calendarizzate. Le nuove piattaforme infrastrutturali come parcheggi e piazze diventano non solo la porta e l'anteprima dell'esperienza racchiusa nell'oggetto, ma il luogo stesso dello spettacolo. Spazi che a loro volta si riorganizzano come nuclei attorno ai quali fiorisce una nuova filiera ricettiva e di intrattenimento.

Img. 24: Xijiang, Guazang Festival - Travelchina.org

6. Conclusioni

Determinare o quantomeno descrivere il risultato di processi complessi, distribuiti nel tempo e nello spazio a diverse scale, produce considerazioni parziali e non assolute all'interno della gamma di sfumature che i fenomeni indagati possono assumere. Di conseguenza, le deduzioni che si possono produrre assorbono i limiti della frammentazione fenomenologica e diventano condivisibili all'interno di contesti precisi. Ciononostante, lo studio di pratiche trasformative che nascono a scala quasi continentale producono ripercussioni leggibili con accuratezza crescente, alla contemporanea discesa di scala, entrando all'interno dei territori scelti fino alla dimensione micro-urbana.

Fuori dai contesti metropolitani, il ruolo della pianificazione spaziale è ancora sorpassato dalle singole necessità, produttive, infrastrutturali e d'insediamento, Una realtà che interessa gran parte dei corridoi infrastrutturali che il piano delinea ed una quantità di piccole città che nella realtà post-maoista stanno ancora cercando una definizione ottimale di proprie forme e ruoli. A prescindere dai giudizi di merito e dalle responsabilità politiche, il piano di infrastrutturazione ferroviaria ad alta velocità attuato in Cina durante gli ultimi quindici anni ha coadiuvato una gamma di trasformazioni complesse in molti dei casi già in atto. Nello specifico, uno strumento che ha dato risultati promettenti in quelle località che hanno intersecato, per le ragioni più varie, i nuovi interessi nazionali di riscoperta dei territori. Le intersecazioni tra località in fase di autodefinizione e una rete in grado di scomporre e ricomporre direzioni di sviluppo intraprese o previste ha generato una nuova

tensione. Specialmente nei territori più ardui, dove le nuove linee di alta velocità tracciano nuovi assi pressoché lineari, alcune località precedentemente dotate di stazioni o al centro di flussi oggi si ricollocano perifericamente al nuovo corridoio che, attorno alle nuove stazioni genera poli di nucleazione di interessi anche senza un palinsesto preesistente solido. Così una riconfigurazione dei territori del corridoio si riconfigura, fornendo nuove geografie, elevando e ridimensionando singole località in forme non del tutto prevedibili e controllabili. In accordo con una cospicua parte della letteratura di settore della pianificazione infrastrutturale e trasportistica su altri casi come quelli indiani[1], il piano HSR non può essere relazionato come variabile diretta con una crescita urbana di tipo quantitativo o qualitativo consolidata sul lungo termine.

Ciononostante, la riduzione dei tempi di percorrenza in una delle nazioni più vaste a livello mondiale diventa una potenzialità fondamentale per una revisione percettiva della geografia. A scala diversa, la psicogeografia con il quale Guy Debord racconta la "*nacked city*" fatta di zone d'interesse intervallate da spazi bianchi delle connessioni può essere applicato alla struttura fatta da stazioni e segmenti della rapida connessione. A livello di pianificazione, la scelta razionale di costruire una serie di stazioni extraurbane con un ritmo fitto sul territorio ha consentito ad un'utenza ampia di fruire del servizio. Questa apparente democratizzazione spaziale però, non produce altrettanta uniformità nei risultati leggibili. Infatti, per gli agglomerati metropolitani principali, come Shanghai, Hangzhou, Nanchang e Kunming la stazione ad alta velocità diventa un servizio ulteriore in dotazione ad una comunità con possibilità di mobilità già privilegiata. Per le piccole città, invece, la stazione dell'alta velocità, oltre ad essere comunque un rilevante servizio alle comunità locali, attiva la possibilità di interagire con un flusso inedito di utenti in movimento tra grandi centri abitati. Inoltre, all'interno della linea, l'attenzione dei passeggeri nei confronti di alcune località a discapito di altre diventa un fattore che alimenta la competizione locale tra amministrazioni. I vantaggi dati dalla connessione sono assorbiti dalle differenti località a gradi potenziali differenti, generando una nuova geografia fatta di punti di interesse che spiccano all'interno di un corridoio infrastrutturale ormai consolidato. Parlare di sviluppo urbano e territoriale in relazione all'alta velocità presuppone quindi una terza variabile, che spesso si riconosce latente già nel periodo pre-HSR, il "*city branding*" o in altri termini, una direzione territoriale di sviluppo chiara e condivisa. Nel caso di Kaili, la connessione ad alta velocità al resto del Paese, non è un fattore generativo di un

1 Il caso indiano risulta più vicino alle realtà territoriali cinesi caratterizzate da disparità importanti tra città e realtà rurale. Si citano tra i più rilevanti: per ciò che concerne la gestione nazionale dei trasporti, l'infrastruttura nascente HSR si prefigura come una soluzione all'isolamento in un Paese dotato solamente di linee a bassa velocità e ormai insufficienti (Kartik, 2018). Dal punto di vista delle megalopoli, ormai a scala insostenibile, la connessione HSR nel sud dell'India si dimostra una potenziale soluzione per costruire una rete urbana di redistribuzione (Verma et al., 2013). Dal punto di vista programmatico e politico, una gestione di investimenti all'interno di un piano ampio e razionale risulta sostenibile dal punto di vista economico nonostante le previsioni di spesa per Paesi di estensioni geografiche come l'India appaiano enormi (Goyal, 2014).

indotto, ma diviene uno strumento amplificatore di un piano già precedentemente attivo ma che scontava i limiti dell'accessibilità difficoltosa e soprattutto della distanza temporale. La visione programmatica e la definizione di una chiara direzione di sviluppo sono quindi una precondizione in grado di motivare in buona parte il successo o l'anonimato delle diverse *small towns* egualmente connesse.

La velocità di fruizione deforma, e in alcuni casi elimina, la spazialità dei luoghi attraversati, trasmutandoli o eliminandoli. Il rapporto tra infrastruttura, stazione come hub di interscambio modale, città e meta finale (che talvolta possono non coincidere) può essere quindi ridisegnato dalla velocità di attraversamento. La stazione, nella nuova forma che assume nella Cina del piano HSR, diventa un oggetto extraurbano capace di vivere di soli flussi, connessioni intermodali e scambi, attraverso la costruzione di un proprio idiorritmo[2] indipendente rispetto al proprio contesto, costruito o meno. Le nuove stazioni HSR con cui questo lavoro si confronta mostrano tutte, a gradienti differenti, una certa indipendenza nei confronti del proprio contesto. Ognuna di esse ha un proprio regime funzionale introspettivo ed indipendente, costituito dall'edificio stesso, dalla linea ferroviaria e dalla connessione con la città. Funzionamento attivo a prescindere dalla collocazione fisica della stazione all'interno o all'esterno del tessuto urbano o delle relazioni spaziali. I nuovi hub HSR dell'entroterra cinese, entro i casi indagati da questa ricerca, possono quindi essere definiti come oggetti indifferenti al concetto di prossimità urbana, quindi molto più simili agli aeroporti piuttosto che alle stazioni ferroviarie come storicamente considerate. Spazi dello spostamento e del transito che promuovono gli ideali della mobilità contemporanea massiva, in completa antitesi a modelli quali il "benessere perseguito attraverso il minor uso possibile di energia meccanica pro capite", come scritto da Ivan Illich (1973). Di conseguenza, il contrasto viene generato dalla promozione della velocità come soluzione all'isolamento spaziale di luoghi che, custodiscono nella lentezza pre-moderna, la loro attrattività.

All'interno di questo scenario, anche il concetto stesso delle piccole città dev'essere riconosciuto come profondamente diverso rispetto alla percezione mainstream. Le rural small towns all'interno del corridoio indagato, per gran parte della tratta, non rappresentano linearmente un polo di centralità, come storicamente ritrovabili nei singoli villaggi. Molte delle *rural small towns*, come Kaili, mostrano ancora le difficoltà dell'autoidentificarsi con qualcosa di diverso rispetto ad un villaggio allargato e invaso da una modernità generalista, spazi appunto che tentano di allontanarsi da quello che la letteratura occidentale definisce come "non luoghi" (Augé, 1992) o "fori nel palinsesto" (Corboz, 1998) attorno al quale gravitano. La nuova geografia di baricentri a scala ampia individua nella stazione uno dei

2 In riferimento all'uso che ne fanno B. Secchi (2013), Z. Baumann (2013) e tratto in precedenza da R. Barthes (1976/1977).

propri centri. La stazione di Kaili South diventa la grande porta verso il "lontano" e la città ne diventa meta e hub di interscambio funzionale per la l'esplorazione del territorio. I flussi del turismo nazionale che oggi riconoscono in Kaili un riferimento all'interno del mercato, stimolano la costruzione di una narrazione atta ad amplificare e moltiplicare la propria attrattività turistica. La città diventa un condensato dell'esperienza che il territorio dell'intera contea promette all'utenza turistica, dell'autentica cultura montana cinese, del *minzu* e *yuanshengtai* e le varie accezioni possibili; di fatto una revisione romantica e raffinata della cultura rurale tradizionale cinese conservata e riconosciuta nelle minoranze. Contemporaneamente, Kaili vive una modernizzazione e crescita che riflette lo stato economico e sociale della nuova cittadinanza, il racconto di una città contemporanea ed opulenta di ispirazione internazionale.

Il processo di *city branding* della Kaili contemporanea percorre un sentiero tracciato a livello nazionale e perseguito da molte altre città simili nel Guizhou, all'interno di una promozione del turismo interno impegnato nella riscoperta di una propria autenticità, associata al mondo rurale e paesaggistico. Ciononostante, il processo di restaurazione dell'immagine urbana evidenzia una fobica necessità di sostituire parti o intere fasi del proprio passato al fine di accogliere un nuovo corso. La ridefinizione identitaria, nella Cina che Kaili mostra, racconta di un processo di continua silenzioso allontanamento e conseguente riscrittura del periodo precedente, visto come problematico e contraddittorio per i nuovi scenari. Un processo che in diverse fasi e forme ha individuato nel proprio sviluppo passato il problema. Nel periodo maoista, la definizione di un'identità nazionale era contraddetta dalle culture di minoranza etnica, in seguito, l'apertura al socialismo del mercato ha tentato di riscrivere l'isolamento dettato dal Terzo Fronte ed infine, la contemporaneità turistica che mira ad evidenziare la cultura etnica locale elevandola e generale, individua nel passato industriale tracce di danno "civile" e "d'igiene". E' così che Kaili si definisce oggi, come un palinsesto ripulito dalle tracce scomode dello sviluppo del passato e nel quale il folklore si unisce al comfort generato dal sistema urbano e da quello infrastrutturale. Il processo di costruzione di un nuovo immaginario urbano trae dalla campagna archetipi tradizionali e forme generano spazi ibridi e sfocati. Un tessuto urbano che, parallelamente alla propria crescita quantitativa, genera un brusio di fondo che rimescola continuamente tradizione e innovazione. E' così che nella parte di Cina che meglio conserva aspetti di autenticità rurale e tradizionale compaiono fattori leggibili come "*spatial disneyfication*" (Zhang et al, 2021) e di costruzione della realtà a scopo turistico (Bosker, 2013). Per quanto sia indagato all'interno della letteratura scientifica quanto il concetto di autenticità in Cina abbia accezioni proprie e meno dogmatiche, la produzione che la città dei 100 festival propone, rischia di entrare in conflitto con lo stesso patrimonio tradizionale di cui il Qiandongnan, invece, è particolarmente ricco. Parallelamente, all'interno dei villaggi divenuti vera meta della fruizione di massa, il turismo interessato al folklore rurale ed etnico ha garantito una forma di attenzione per questi luoghi, altrimenti ai

margini. Un fattore in grado di conservare, seppur solo nella forma fisica il patrimonio costruito e il proprio ruolo di presidio territoriale. Ciononostante, la vitalità data dalla fruizione turistica nei villaggi Miao e Dong ne definisce una continua messa in scena di esibizioni di danze, costumi, cibo e tradizioni. Una musealizzazione concentrata in pochi villaggi elevati a icone turistiche a scapito delle centinaia di altri simili presenti a distanza di pochi chilometri come in gran parte del territorio regionale e oltre. Una ricostruzione che trasmuta la condizione rurale scandita da cicli di lavoro e condizioni poco agevoli in una costruzione ideale e per certi versi fiabesca. L'infrastrutturazione, infine, ha sancito confini e margini fortemente antropizzati di nuovi musei diffusi atti a costruire un'esperienza immersiva. In questo contesto nasce e cresce il divario tra realtà rurale e narrazione commerciale nei confronti di un passato visto oggi come nostalgico dove la tradizione rurale viene smantellata e poi ricostruita per ergersi a nuovo status sociale al quale ambire.

Sebbene il caso di Kaili mostri una parziale realtà, cioè una storia locale articolata che oggi vede nella promozione turistica una chiave di successo promettente, ancora molto rimane inesplorato. Ricerche parallele, a partire da questo lavoro potrebbero indagare che ruolo ha avuto la pandemia nel destino – fino a ieri rassicurante – di questi luoghi, tanto nelle realtà turistiche quanto più in generale per il fattore della mobilità interna; e se la fase pandemica, immediatamente successiva al periodo indagato, ha avuto la forza di disegnare geografie e gerarchie differenti da quelle descritte. Inoltre, l'esperienza di Kaili, compensa quella delle molte altre *rural small towns* dal destino meno prospero, che si presentano come interessanti casi per comprendere quali fattori potenziali possono esserci alla base delle differenze. Più in generale, le osservazioni riguardo al piano di sviluppo HSR hanno una valenza confermata solo all'interno dei territori indagati e delle proprie specificità territoriali. Studi simili su altri corridoi cinesi o in realtà vicine come quella indiana, potrebbero essere in grado di amplificare o ridimensionare fattori frutto di specificità locali oppure renderle valide ad un livello più generale. L'esperienza della rete ferroviaria ad alta velocità cinese, la più estesa al mondo, si propone come un caso paradigmatico nel mondo dell'infrastrutturazione in relazione a territori eterogenei, caso destinato a rimanere una pietra miliare non ancora del tutto esplorato.

Atlante dei casi

Di seguito è proposta la spazializzazione dei dati impiegati nella ricerca, attraverso restituzioni cartografiche nella forma di un Atlante dei 40 casi selezionati all'interno del corridoio infrastrutturale HSR Shanghai – Kunming. La selezione delle 40 stazioni HSR illustrate deriva da un progressivo filtraggio tipologico del dataset generale sviluppato all'interno del progetto MITOR. Come riportato più dettagliatamente all'interno del testo, la selezione osserva le sole stazioni di nuova costruzione tra il 2008 e il 2018[1] (escludendo quindi quelle stazioni prodotto di conversione e implementazione della velocità di percorrenza). Inoltre, si tratta di oggetti extraurbani che si relazionano a territori e realtà urbane ascrivibili al contesto delle *rural small towns.*

L'ordine proposto quindi è una ricostruzione lineare geografica delle varie tappe di nuova edificazione che si dipanano lungo il corridoio ferroviario HSR Shanghai – Kunming, mantenendo l'ordine secondo quanto proposto dalla dicitura ufficiale (avendo Shanghai come partenza e Kunming come capolinea). Ne consegue che ciò che non è afferente all'ambito del paesaggio rurale, quindi i grandi poli urbani all'interno del corridoio, è assente come, ad esempio le metropoli di Hangzhou, Nanchang, Changsha, Guiyang, oltre ai capolinea[2].

1 Per maggiori dettagli in merito alle motivazioni di questa scelta si rimanda al paragrafo "1.3.2 Tempi" nel capitolo introduttivo.

2 Per una più approfondita trattazione del concetto di *rural small town* e una più dettagliata desccrizione delle scelte che

Intese come schede di approfondimento specifiche, le pagine dell'Atlante riportano il numero della stazione indagata (da 1 a 40), il nome della città di riferimento alla quale la stazione si rapporta, la prefettura di riferimento, le coordinate geografiche del polo urbano, l'altitudine del polo urbano, la distanza tra centro città e stazione, le distanze tra la stazione e le altre stazioni (precedente, successiva e entrambi i capolinea), la restituzione del prospetto architettonico della stazione e, infine, il rilievo cartografico. Nello specifico, il nome relativo alla città di riferimento non è stato preso dal piano ferroviario in quanto assimila più stazioni a pochi grandi sistemi urbani di riferimento, spesso lontani centinaia di chilometri, che si ritrovano di conseguenza a comprendere più stazioni. Bensi è stato scelto attraverso il nome associato direttamente alla stazione, che assorbe infatti il nome del polo urbano più prossimo e di cui si propone come servizio diretto.

Le coordinate geografiche sono state individuate attraverso una verifica ottica da fonti satellitari ponendo al centro l'edificio costruito della stazione e il centro città. Definire il centro città è stato un processo che ha richiesto l'autodefinizione di regole comuni in grado di ottenere una confrontabilità all'interno di tutti i casi indagati. Nello specifico, è stato scelto per ogni caso uno spazio aperto di rappresentanza della città, istituzionale o economico, in grado di mostrare fattori di centralità riconoscibili (piazze antistanti alla sede amministrativa, grandi incroci al centro di distretti finanziari, parchi al centro di tessuti urbani storici,…). Nonostante la scarsa attendibilità e la precarietà scientifica di tale operazione, è bene precisare che le dimensioni contenute delle realtà urbane indagate determinano un possibile errore di questa valutazione in ogni caso entro il chilometro di tolleranza. Di conseguenza per il calcolo delle distanze tra città e stazione, tra stazioni differenti e tra la stazione in esame e i capolinea sono state impiegate le coordinate e le distanze sono da intendersi in linea d'aria e non di effettivo tragitto. Le tolleranze adottate per l'altimetria del centro città rispetto al livello del mare sono arrotondate alla decina di metri, la precisione delle coordinate geografiche invece risulta di +/- 500m.

Il rilievo delle stazioni come elementi architettonici assume il ruolo di catalogo di scelte formali utili a restituire la percezione e i valori che l'architettura legata alla linea ad alta velocità che si propone di rappresentare. Si evince, quindi, la scala imponente e il dotarsi di linguaggi molto contemporanei che talvolta assorbono forme vernacolari.

Le porzioni territoriali oggetto delle immagini sono scelte con una cornice determinata in 1,5 chilometri di altezza per 2,5 chilometri di larghezza mantenendo l'orientamento verticale in corrispondenza con il nord geografico, La selezione è

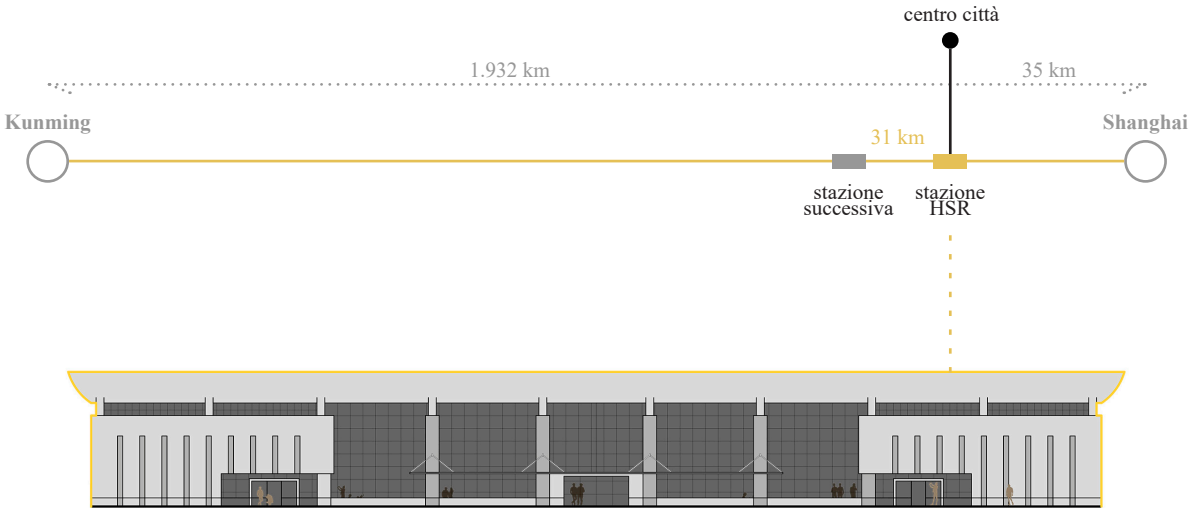
hanno guidato questa selezione, si rimanda al paragrafo "3.2 Classificazione ufficiale e realtà spaziali".

oggetto di una scelta, di volta in volta soggettiva, che si prefigge di comprendere la stazione dell'alta velocità come oggetto principale e le forme antropiche più rilevanti visibili nelle dimensioni sopracitate. Gli elementi che compongono l'estratto di carta sono il suolo non edificato (nero), il profilo altimetrico parametrizzato e rappresentato attraverso il metodo hillshade (gradienti di antracite) il comparto idrografico (bianco), la rete viaria stradale (grigio chiaro), la linea HSR (linea gialla spessa) con la conseguente stazione (rettangolo giallo), le linee ferroviarie a velocità tradizionale (linea gialla sottile), l'impronta urbana allo stato del 2008 (tortora chiaro), l'area di espansione urbana nel periodo 2008-2018 (tortora scuro). Tutti i livelli raffigurano le condizioni allo stato del 2018 escluso l'impronta urbana del 2008, configurandosi così come una carta diacronica tematica sul tema dell'espansione urbana.

1. Songjiang（上海）

Shanghai

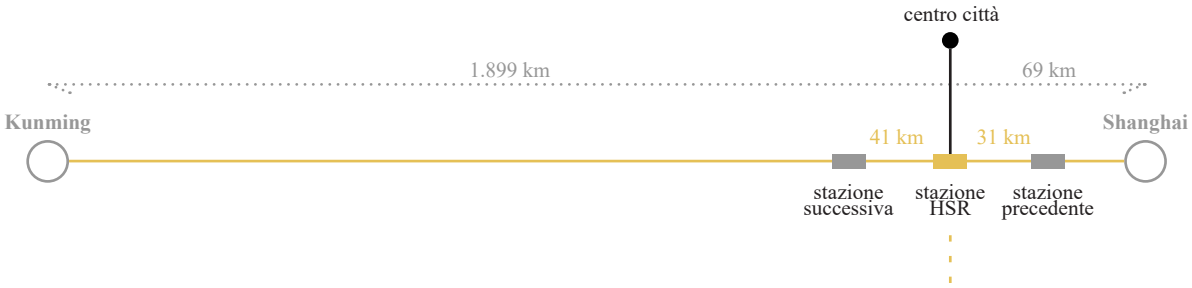
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
31.012594	121.223764	10 m	3.1 km

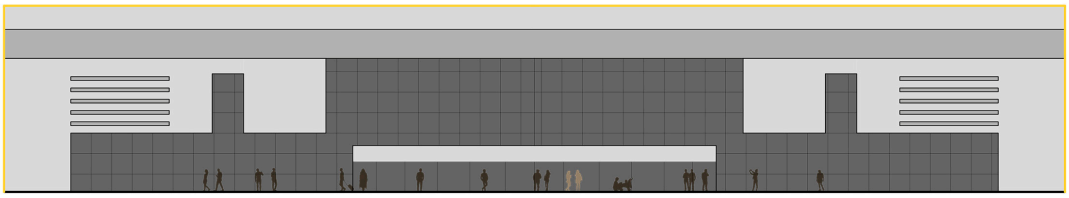


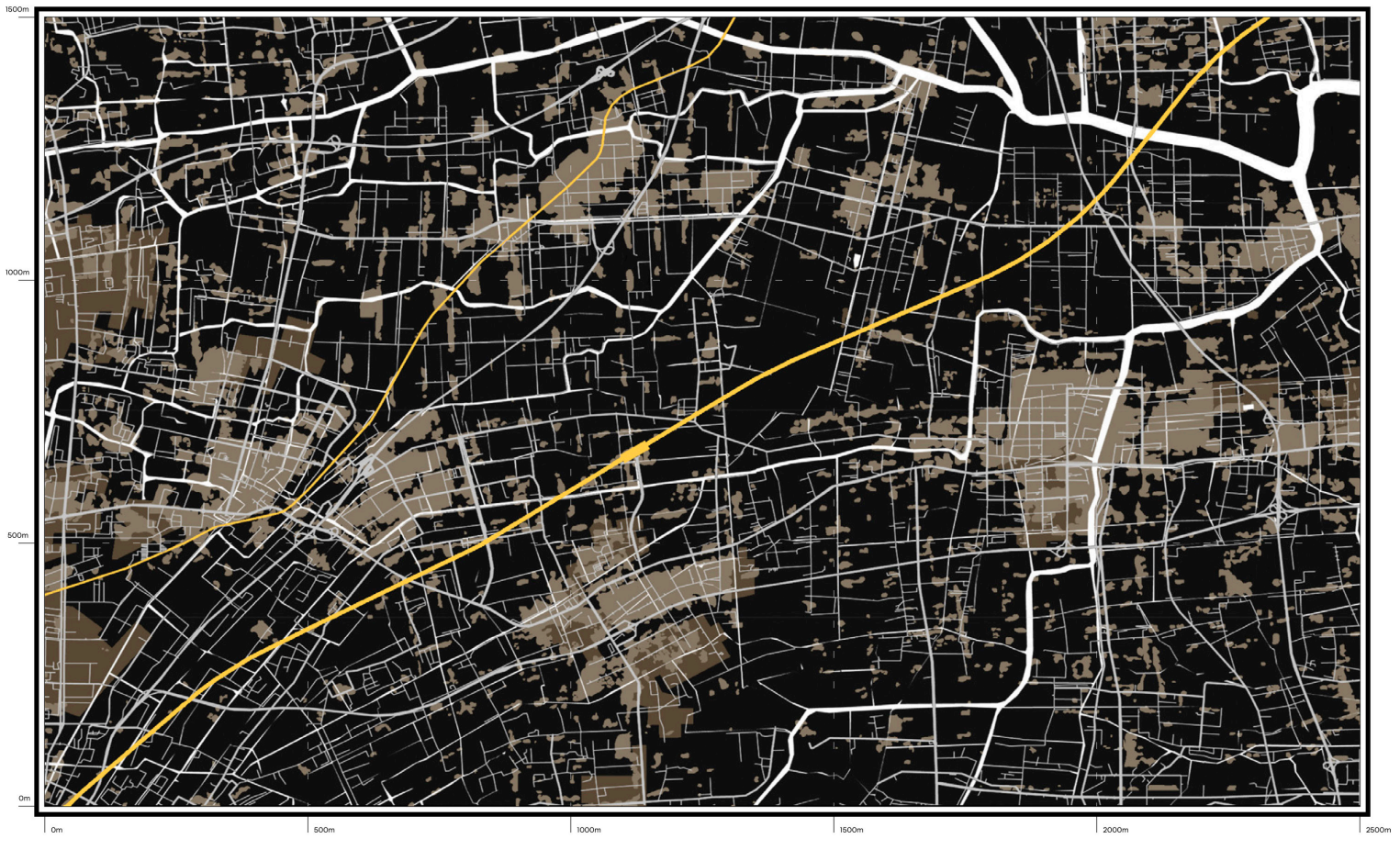
2. Jinshan（金山区）

Shanghai

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
30.842032	120.925990	10 m	43.1 km



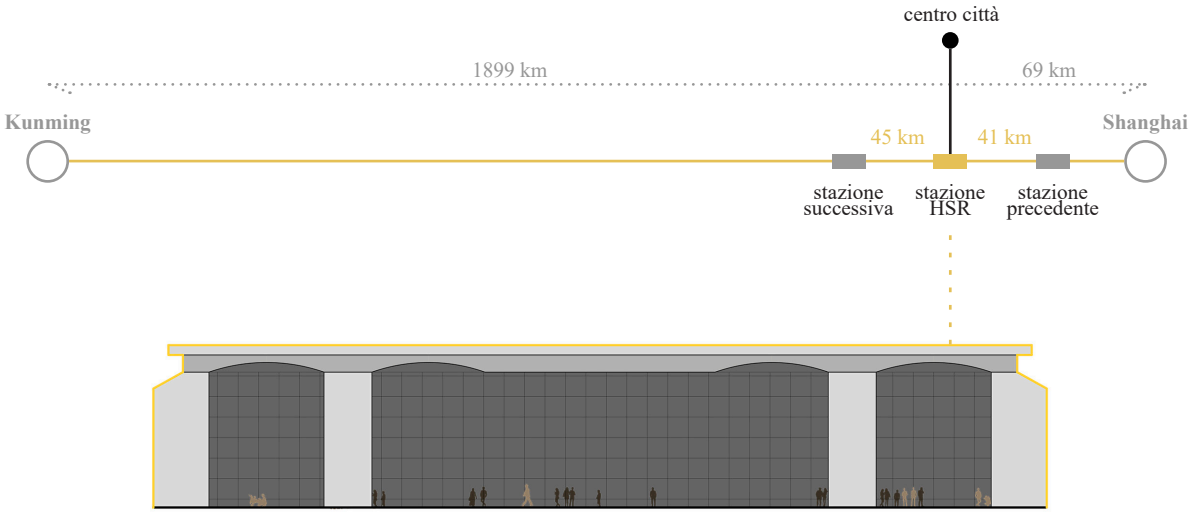


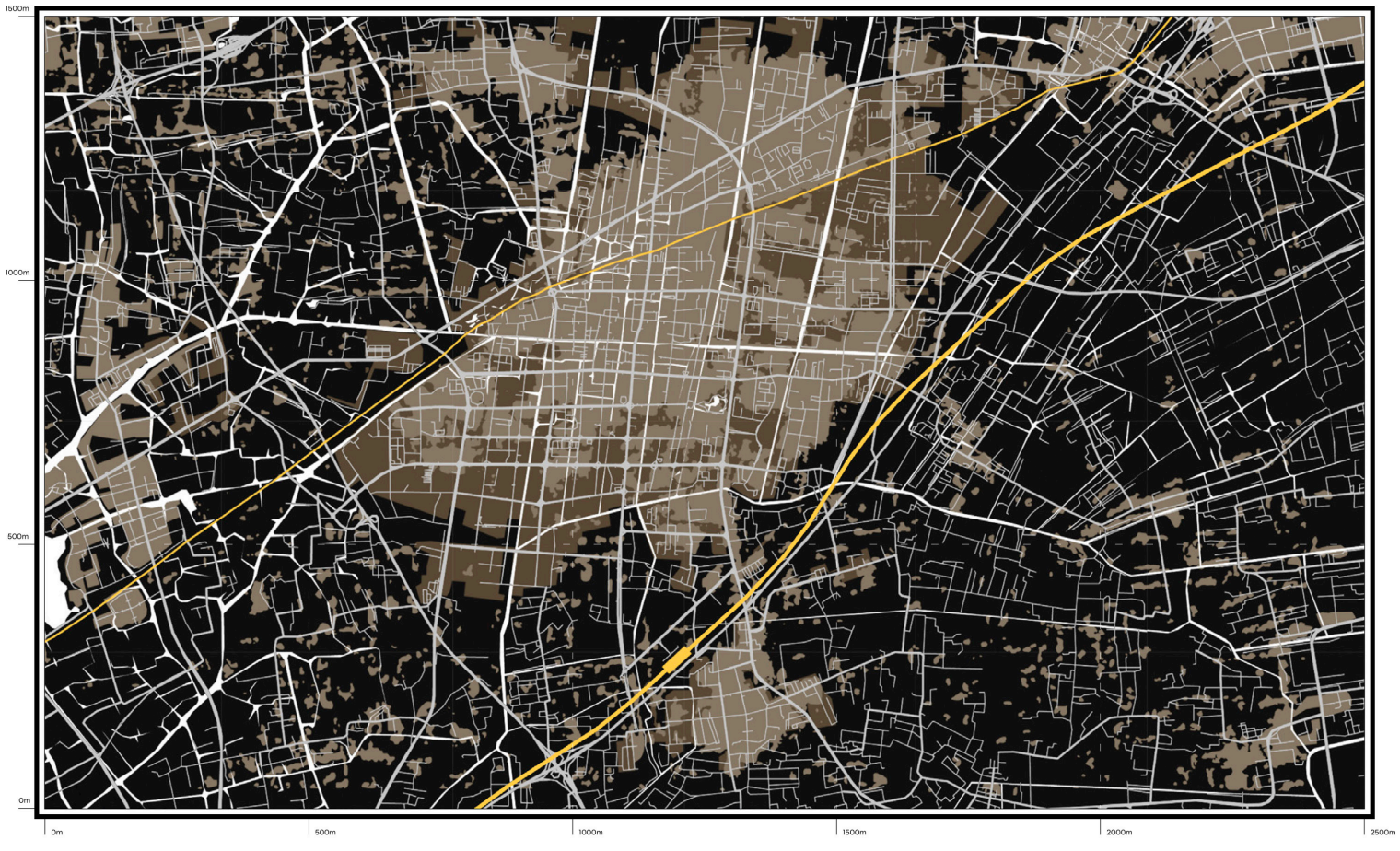


3. Jiashan（嘉兴）

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
30.842032	120.92599	10 m	5.8 km

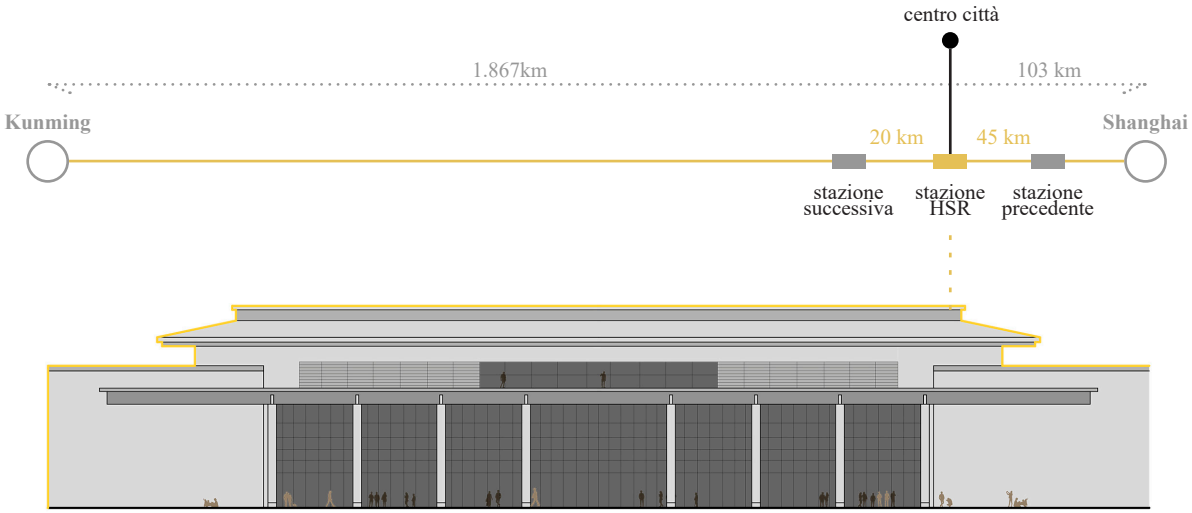


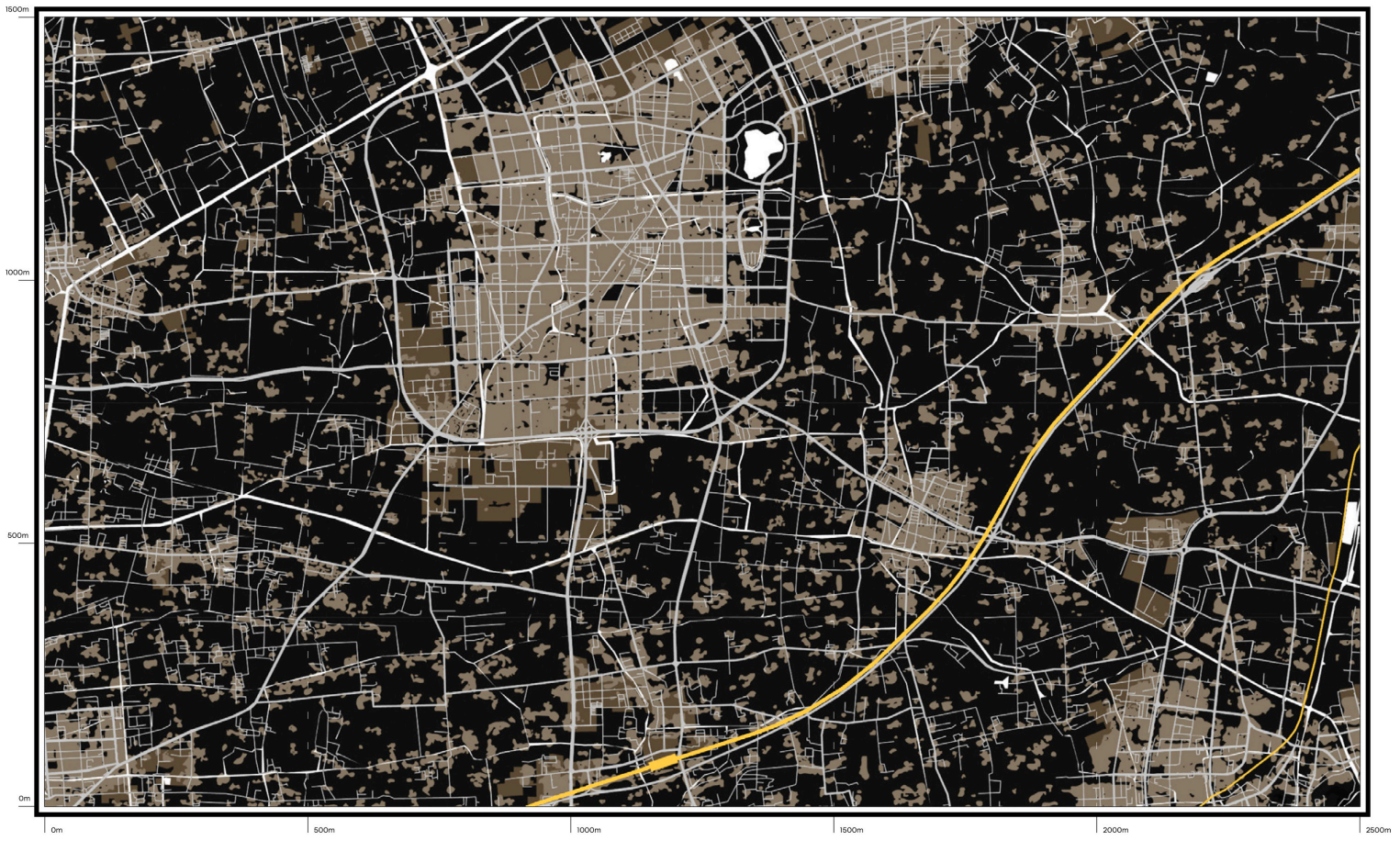


4. Tongxiang（嘉兴）

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
30.640415	120.554147	10 m	11.2 km

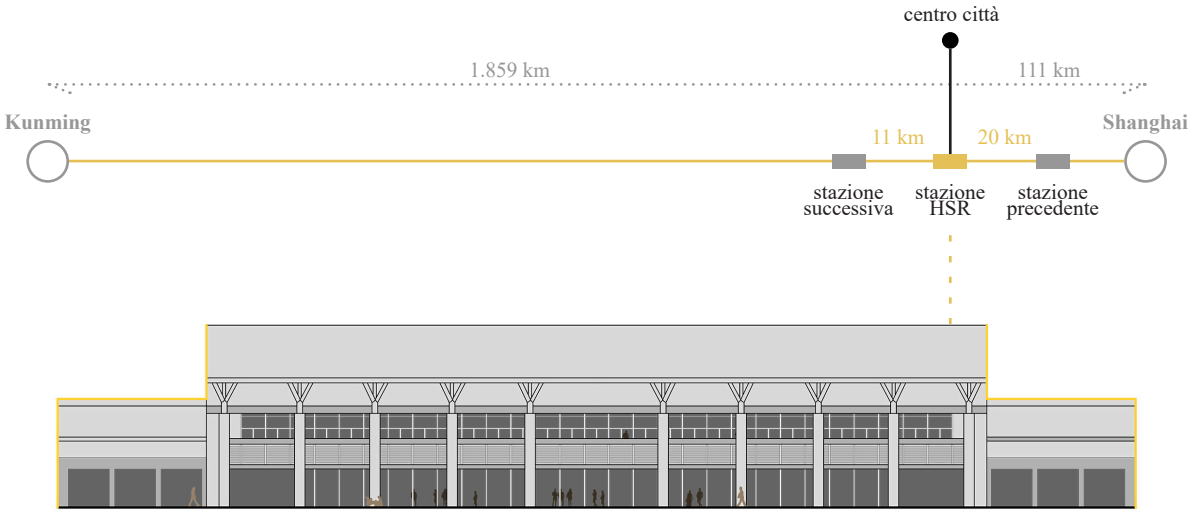


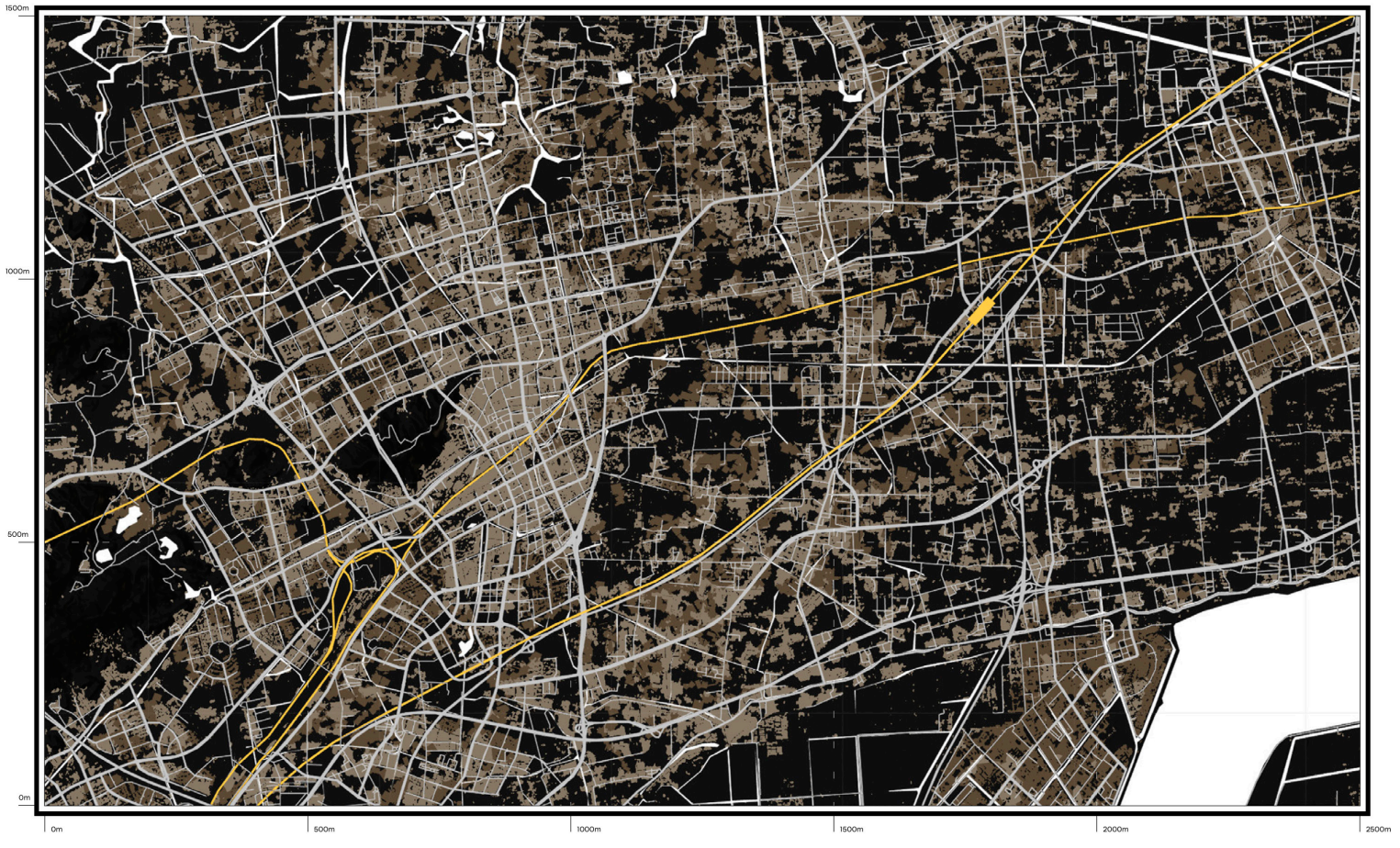


5. Haining（临平)

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
30.517219	120.679877	10 m	29.3 km

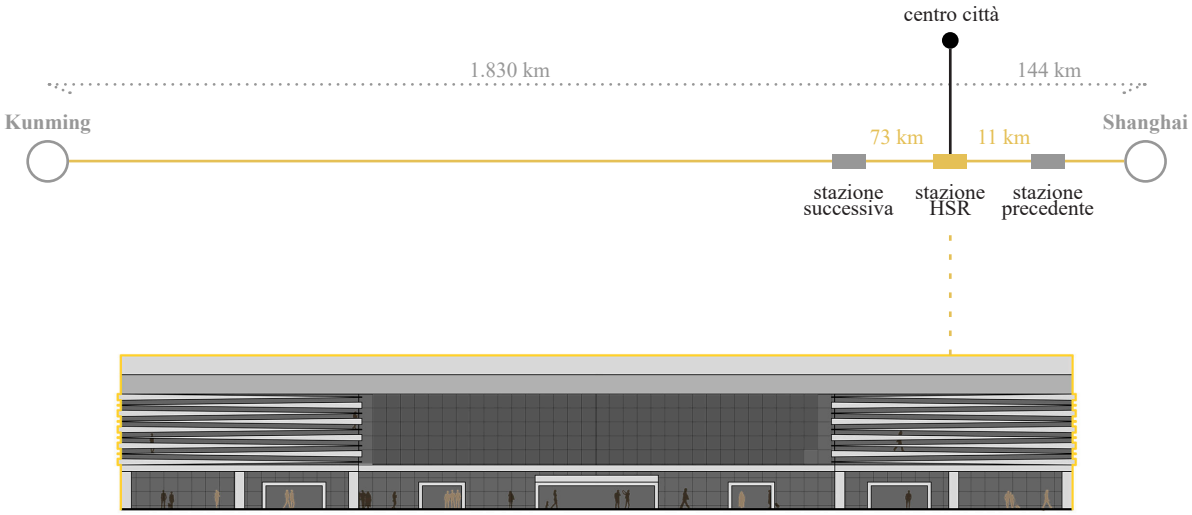


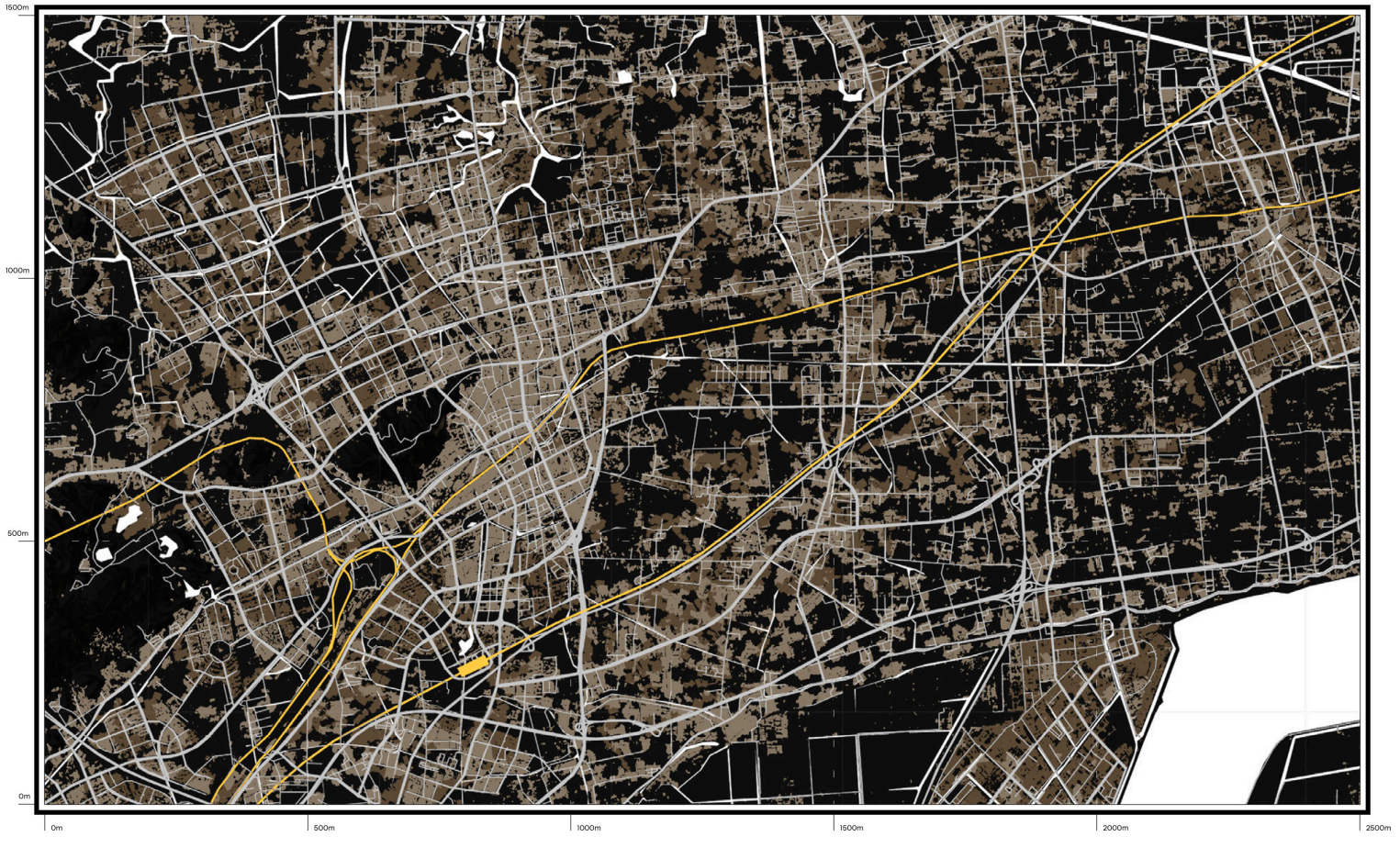


6. Linping（上海)

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
30.437068	120.301112	10 m	6.1 km

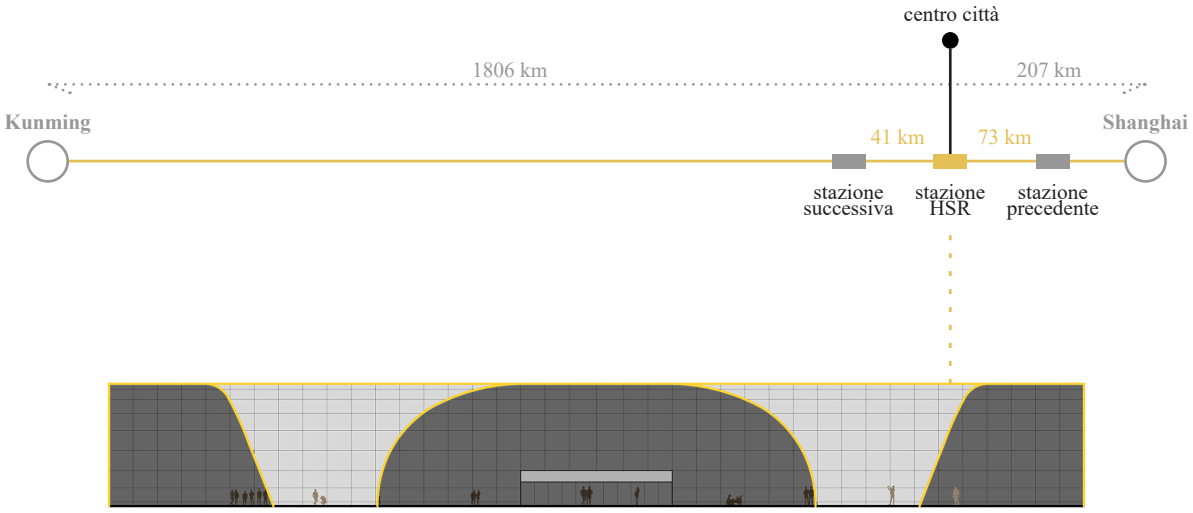


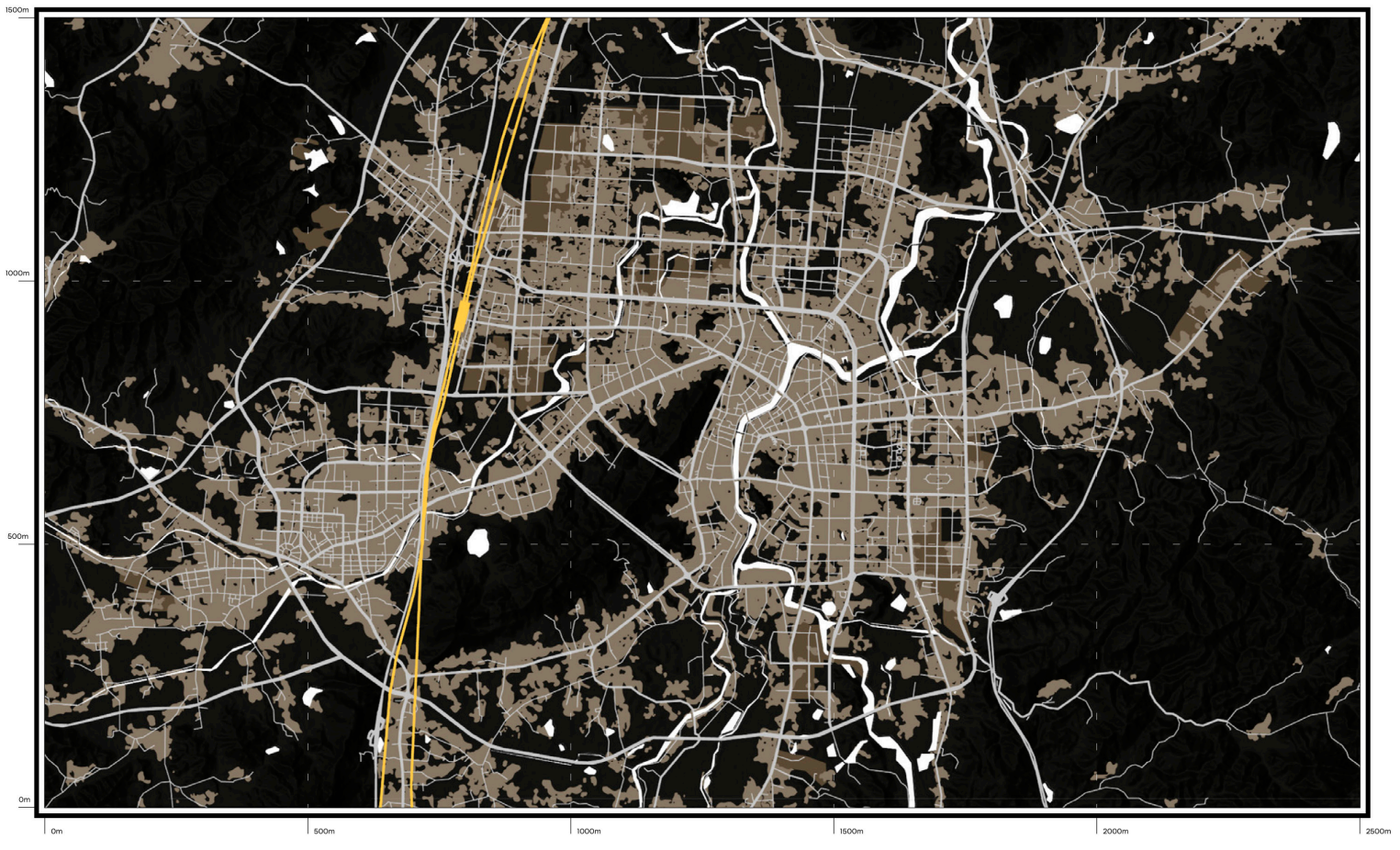


7. Zhuji（诸暨市）

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
29.713568	120.245549	20 m	6,1 km

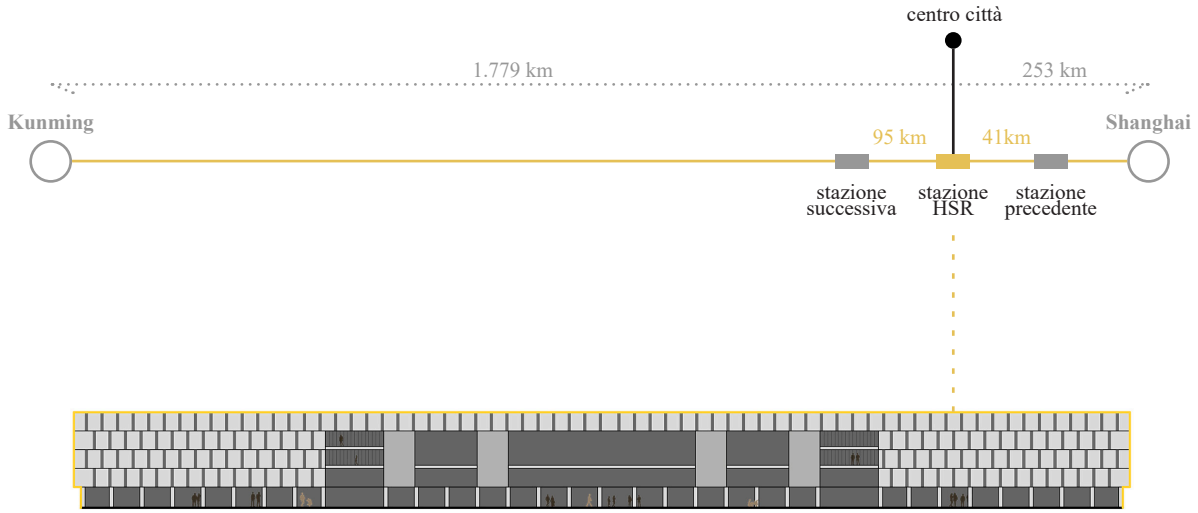




8. Yiwu（义乌市）

Zhejiang

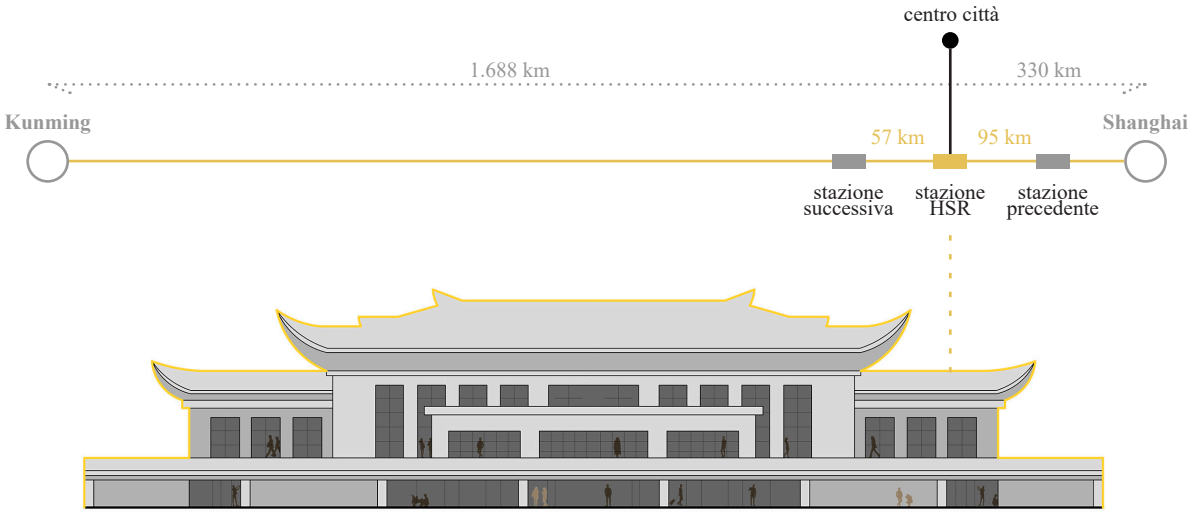
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
29.318696	120.061700	70 m	6,8 km

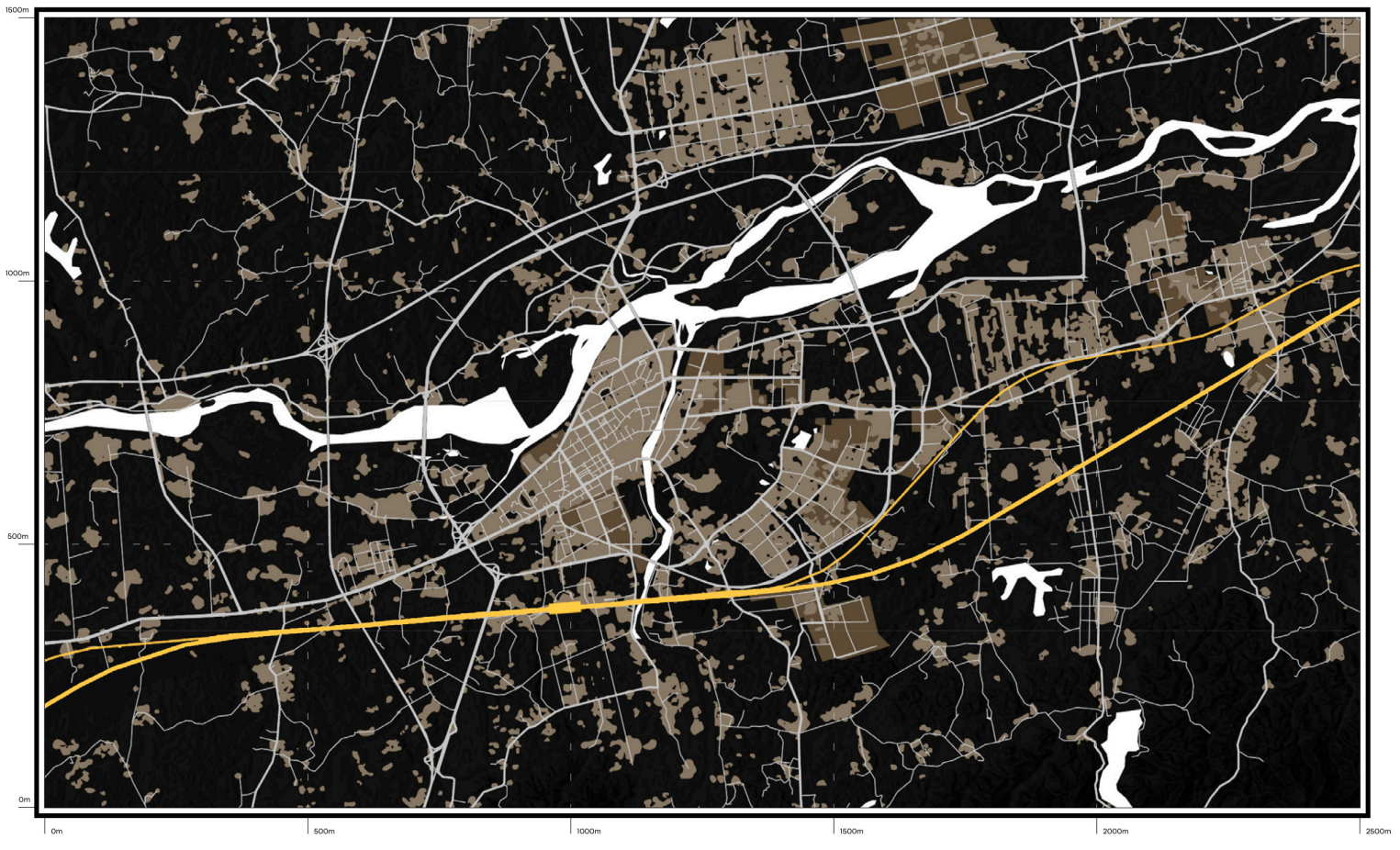


9. Longyou（龙游县）

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
29.037769	119.173839	50 m	3.9 km

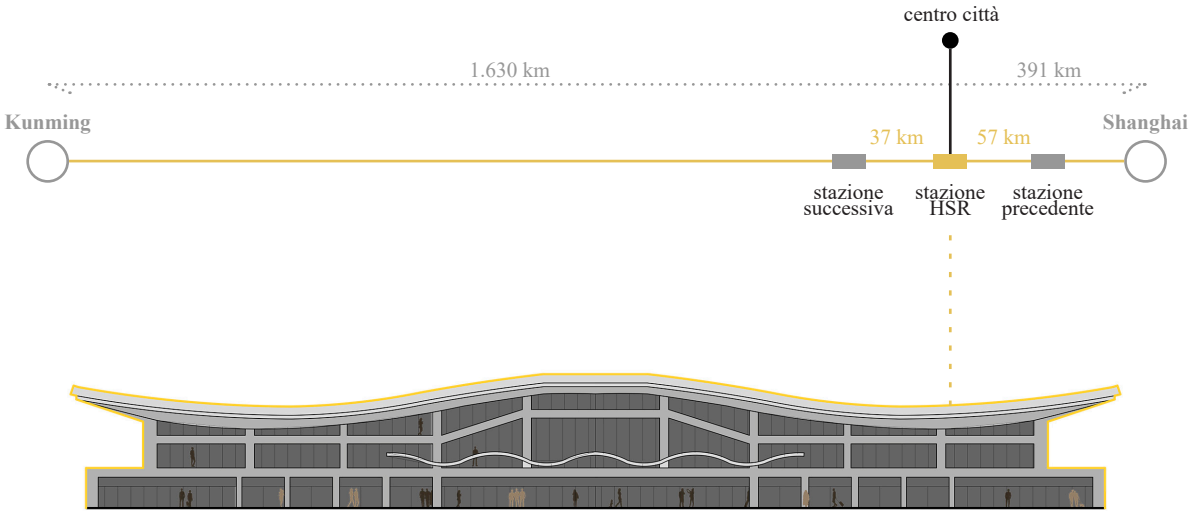


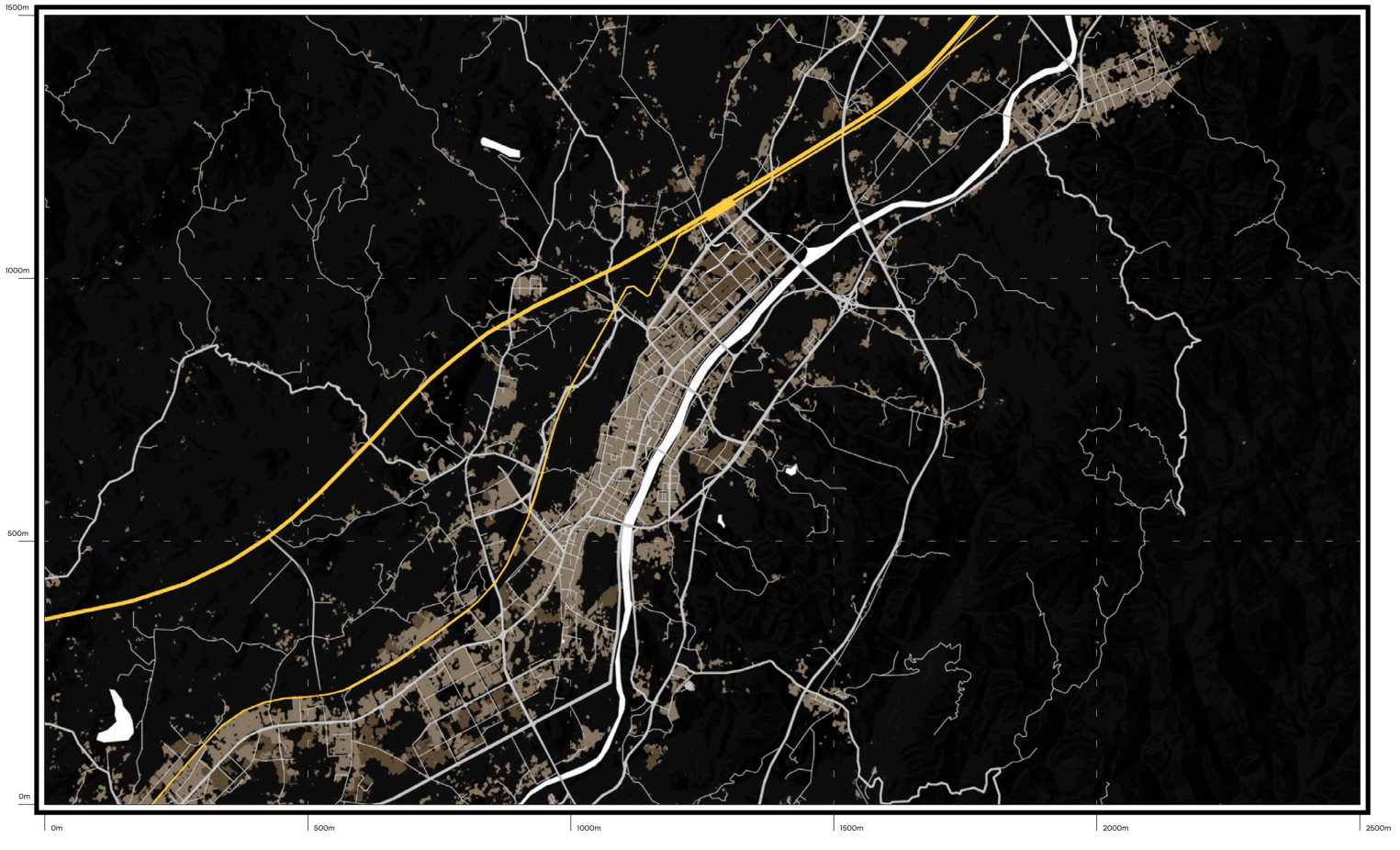


10. Jiangshan (江山市)

Zhejiang

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.739760	118.629068	90 m	4.0 km

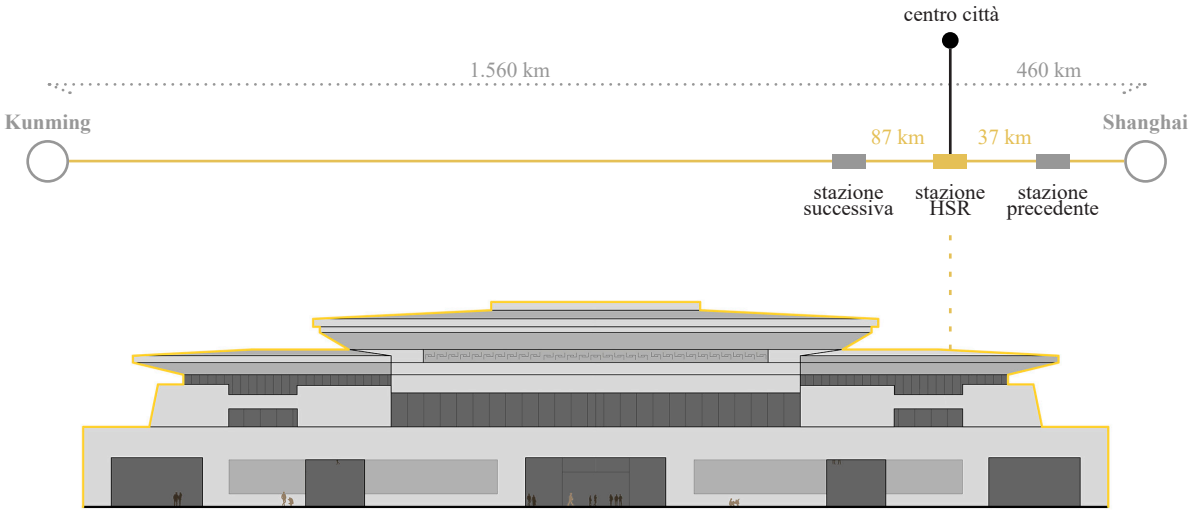


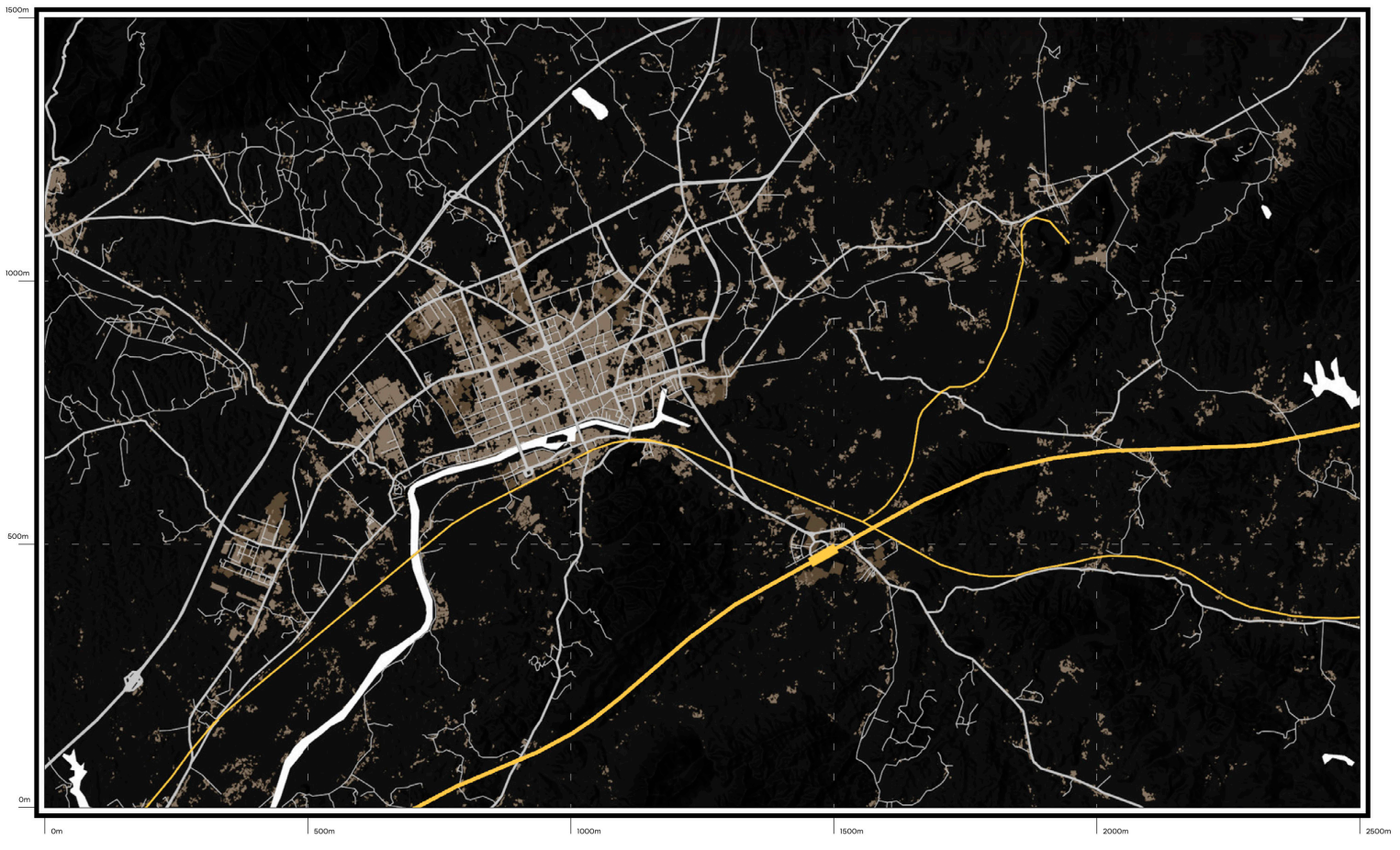


11. Shangrao (上饶)

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.445200	117.969230	100 m	38.6 km

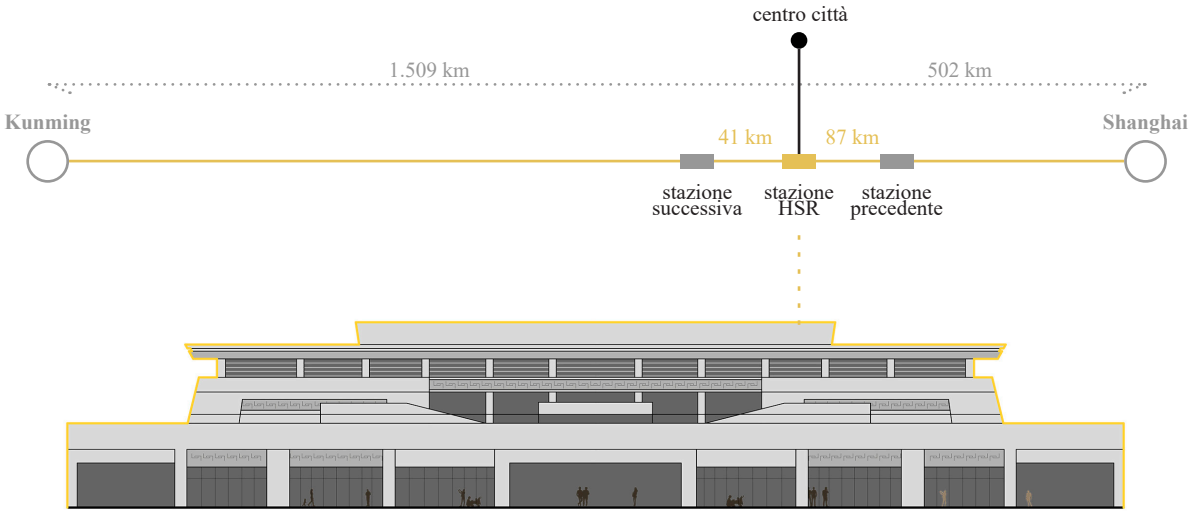


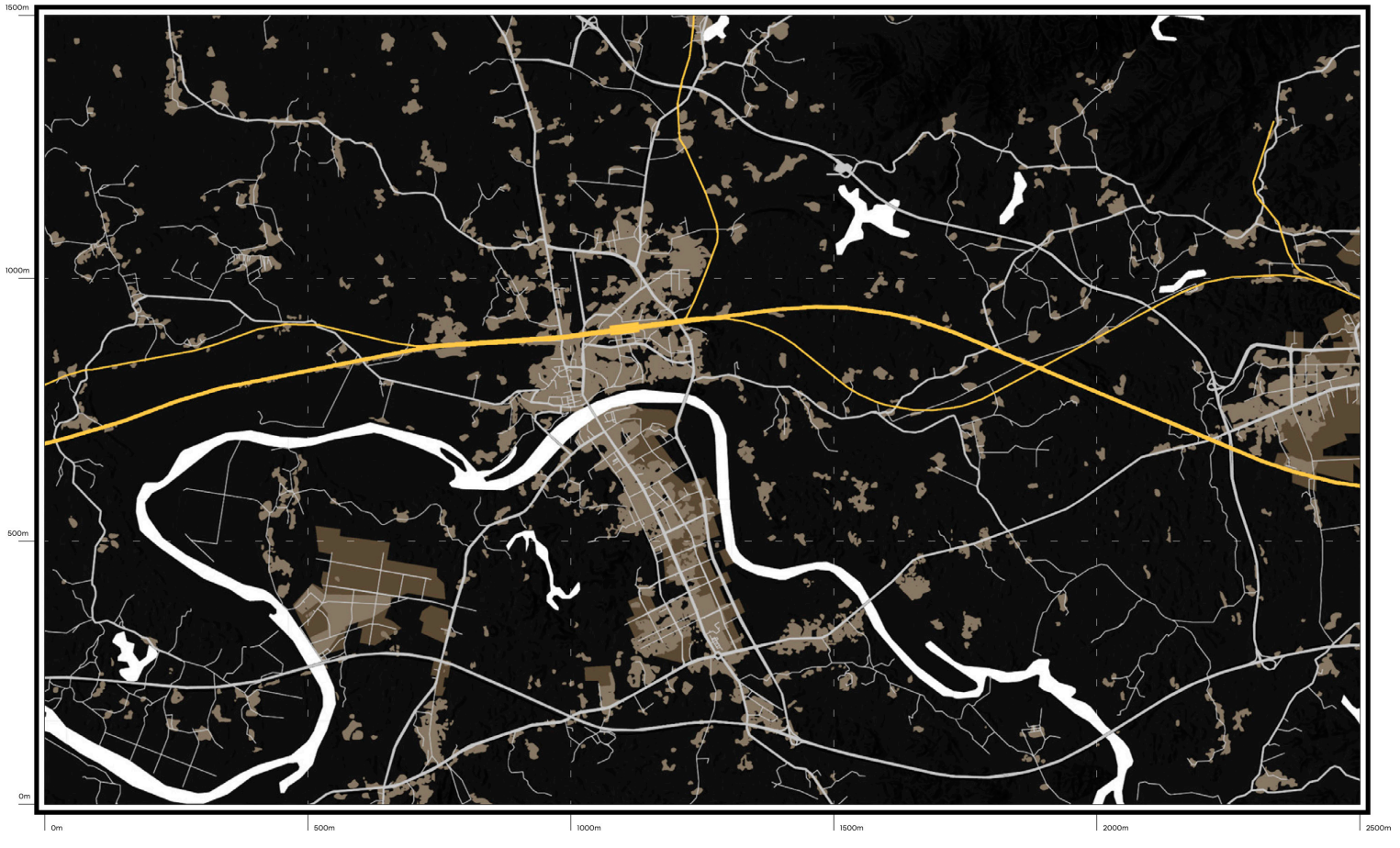


12. Yiyang（弋阳县）

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.396314	117.441896	80 m	2 km

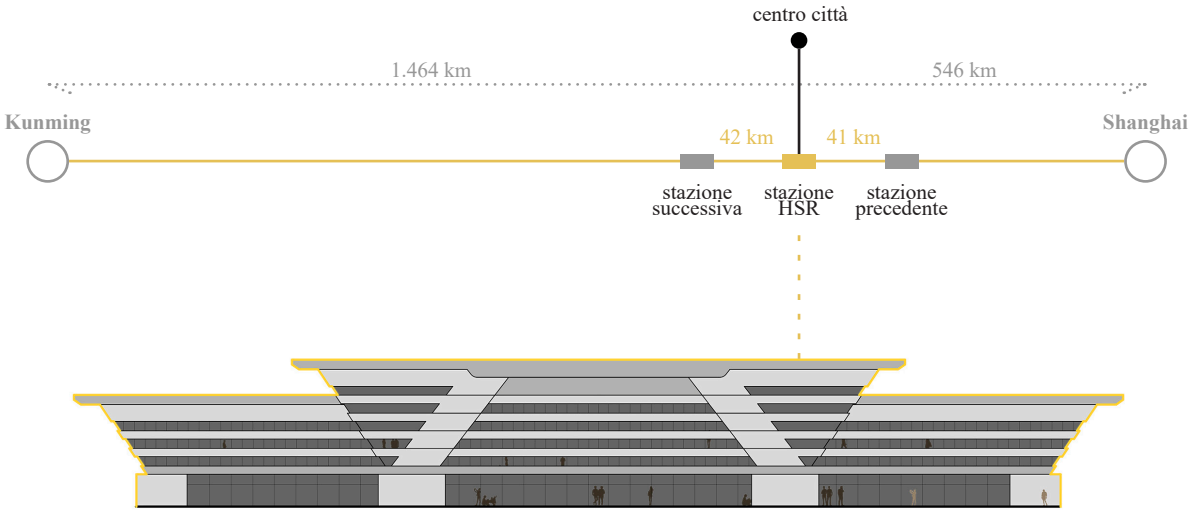


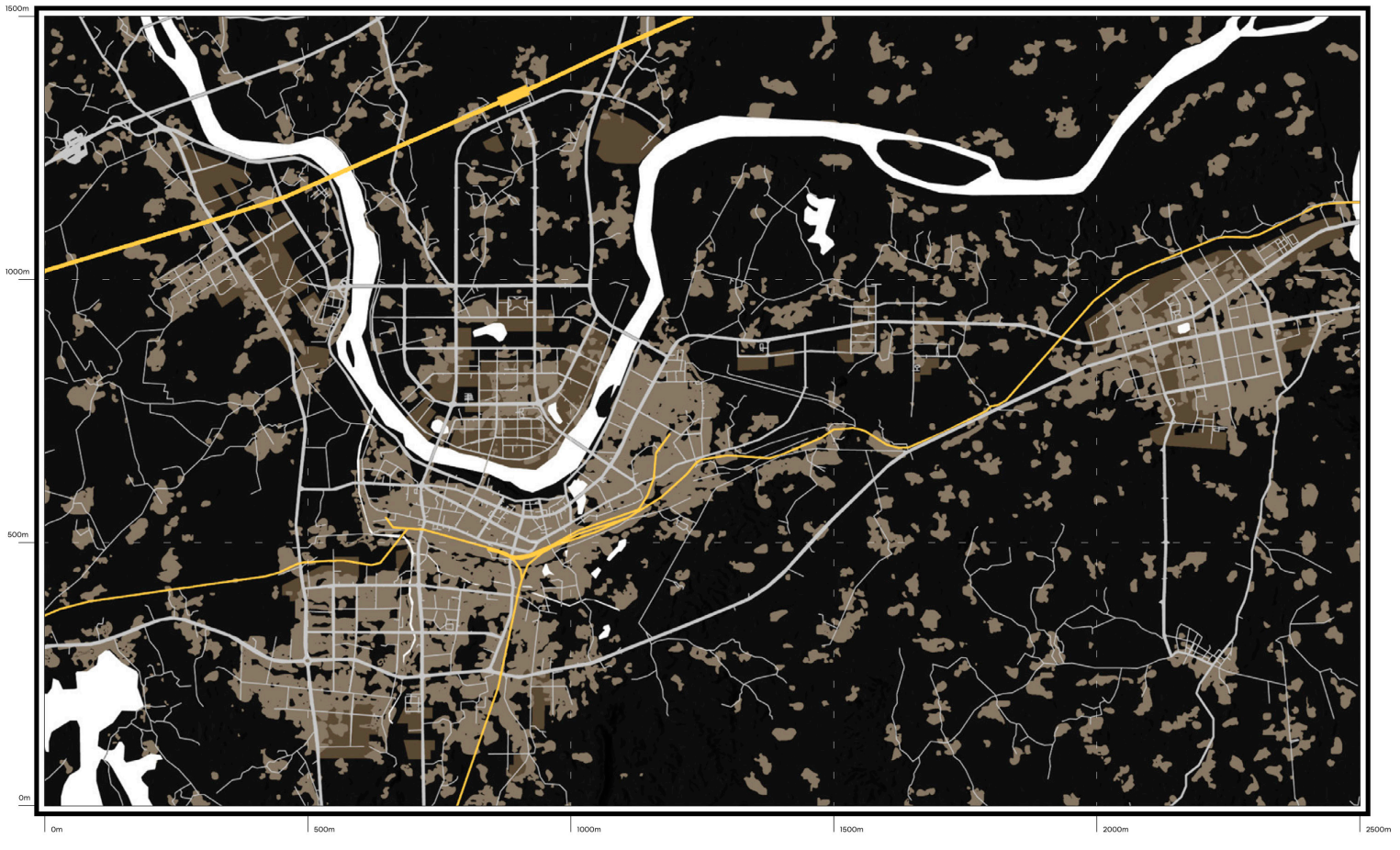


13. Yingtan（鷹潭)

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.242830	117.006653	40 m	7.8 km

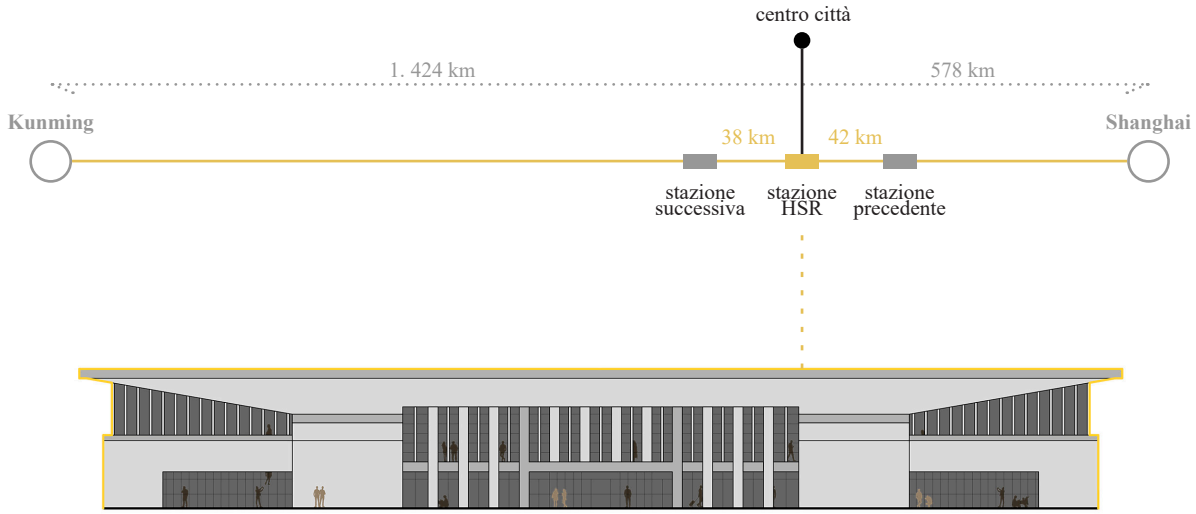


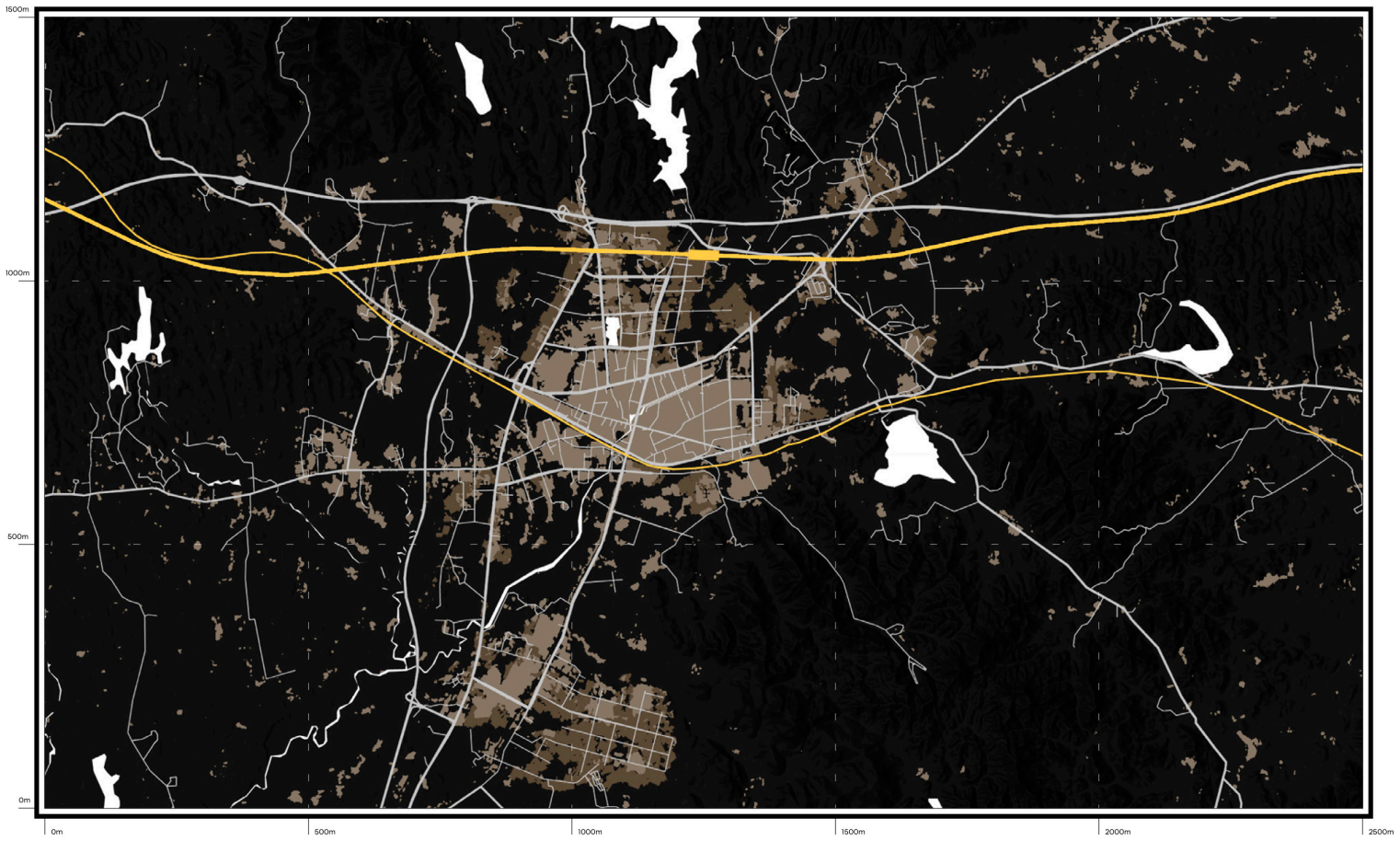


14. Dongxiang（抚州）

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.235428	116.599639	40 m	3.4 km

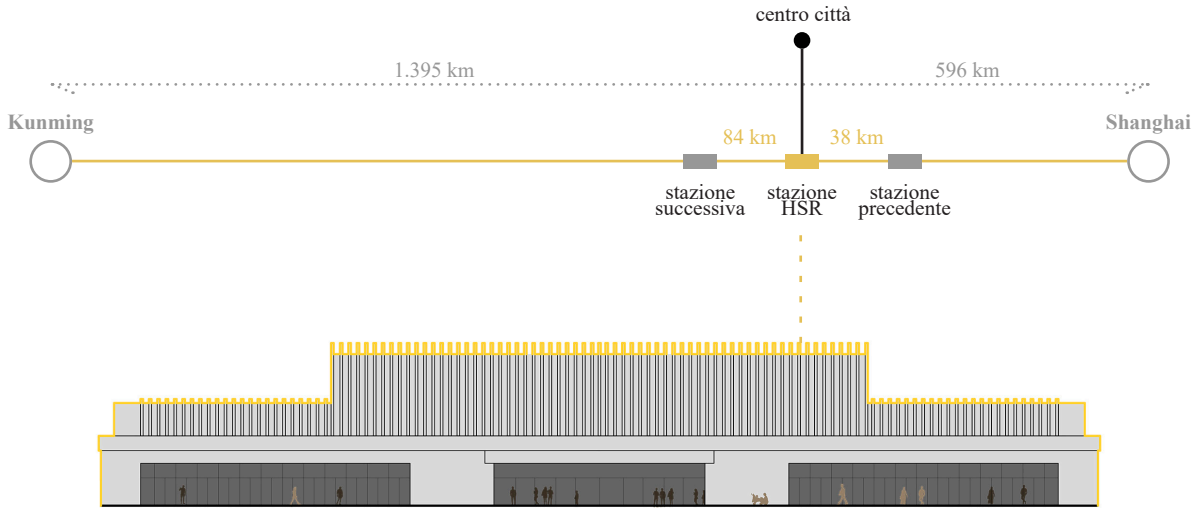


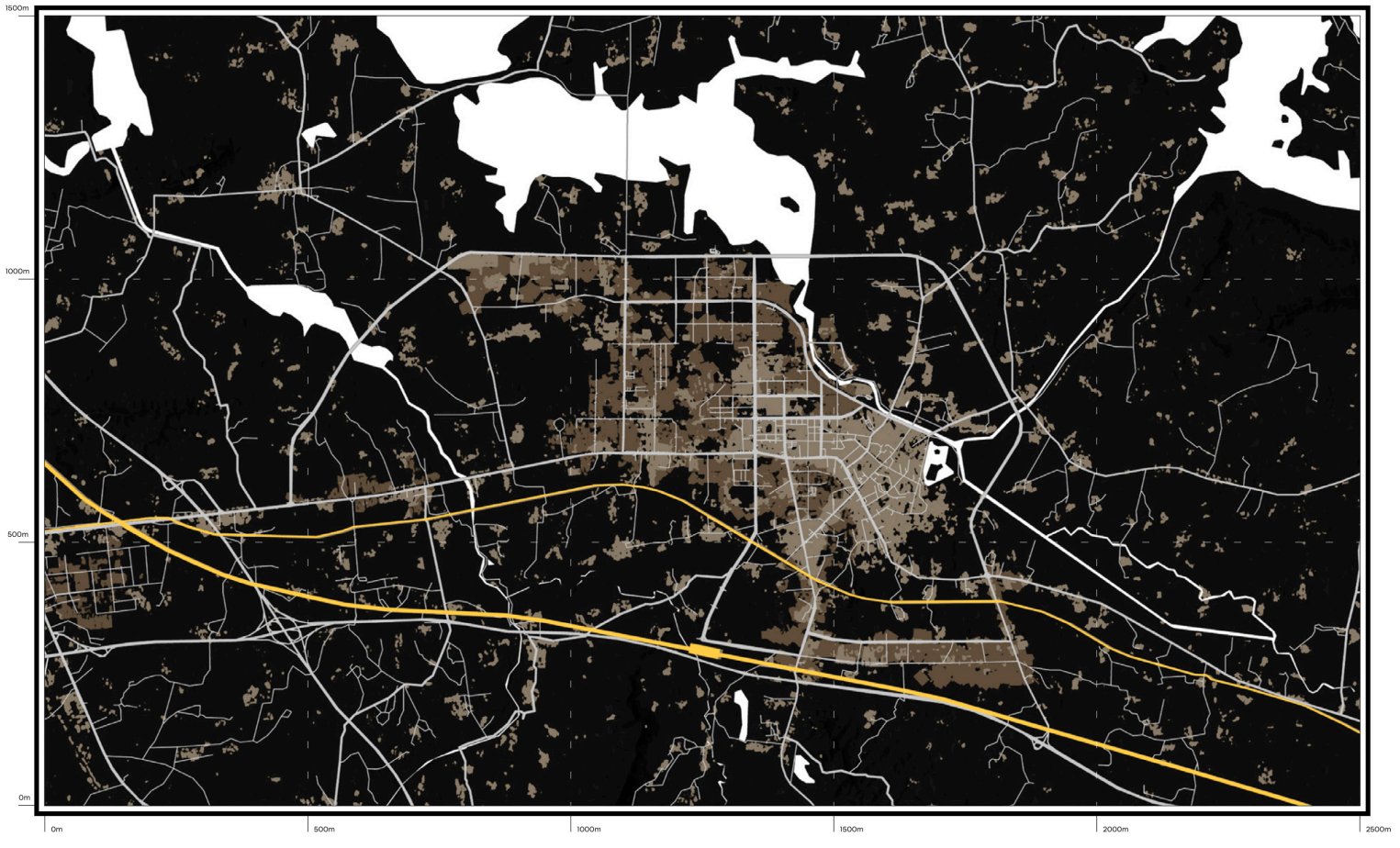


15. Jinxian（进贤县)

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.379032	116.254460	30 m	4.9 km

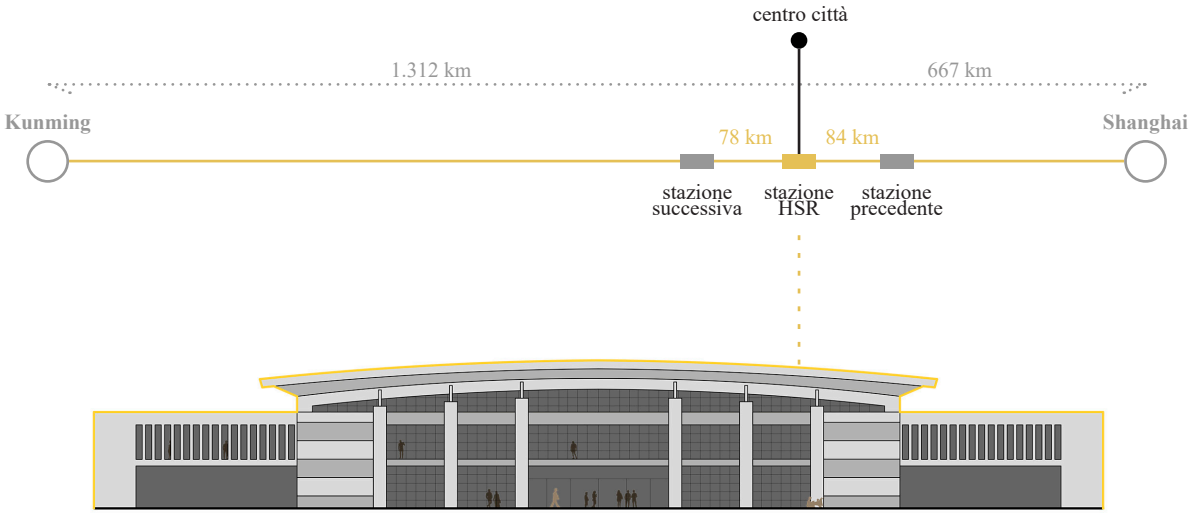




16. Gao’an（宜春)

Jiangxi

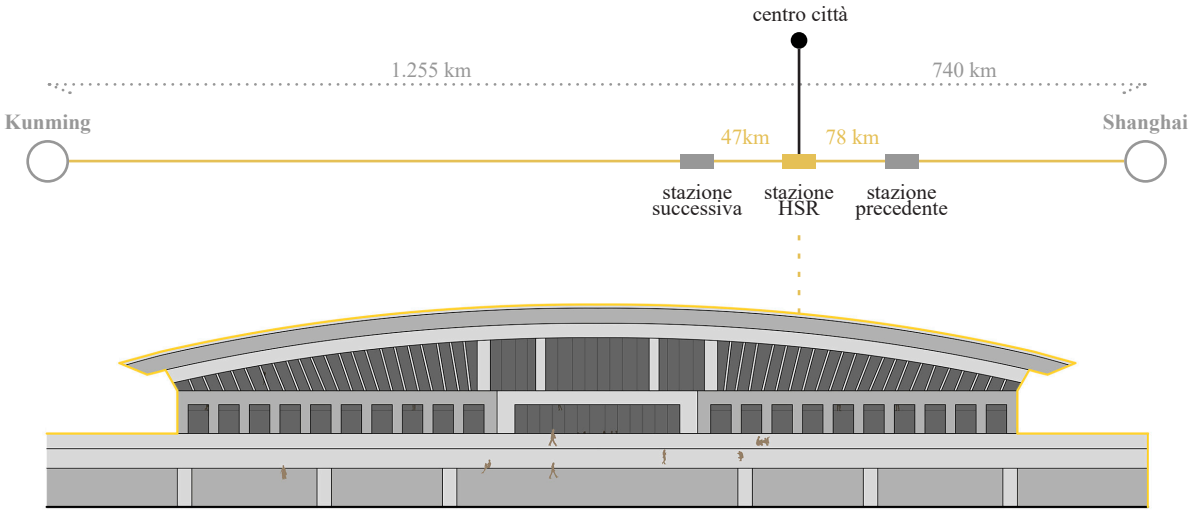
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
28.420495	115.377007	40 m	5.9 km



17. Xinyu（新余）

Jiangxi

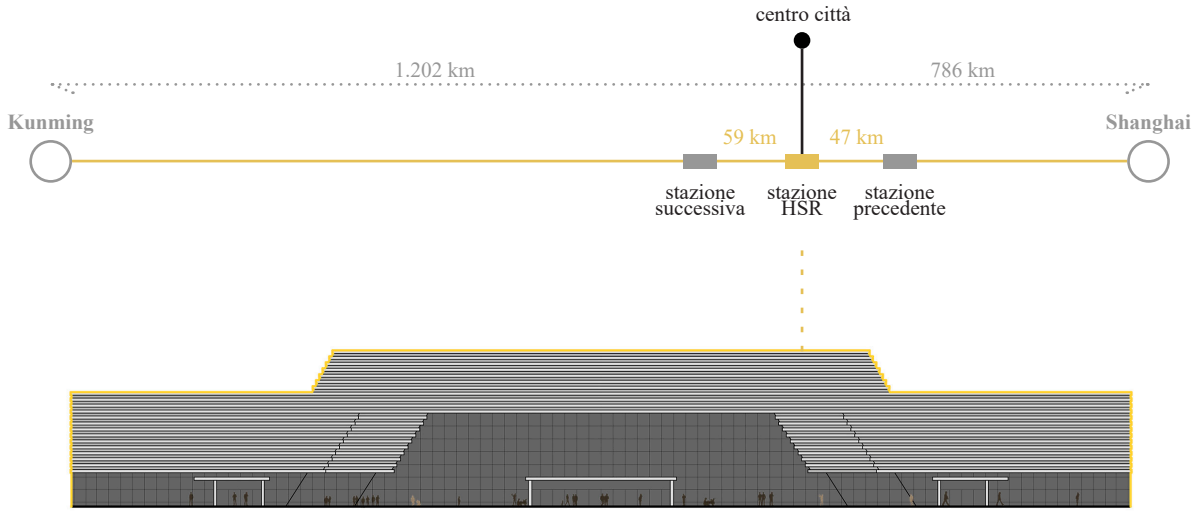
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.799070	114.937927	60 m	13.6 km

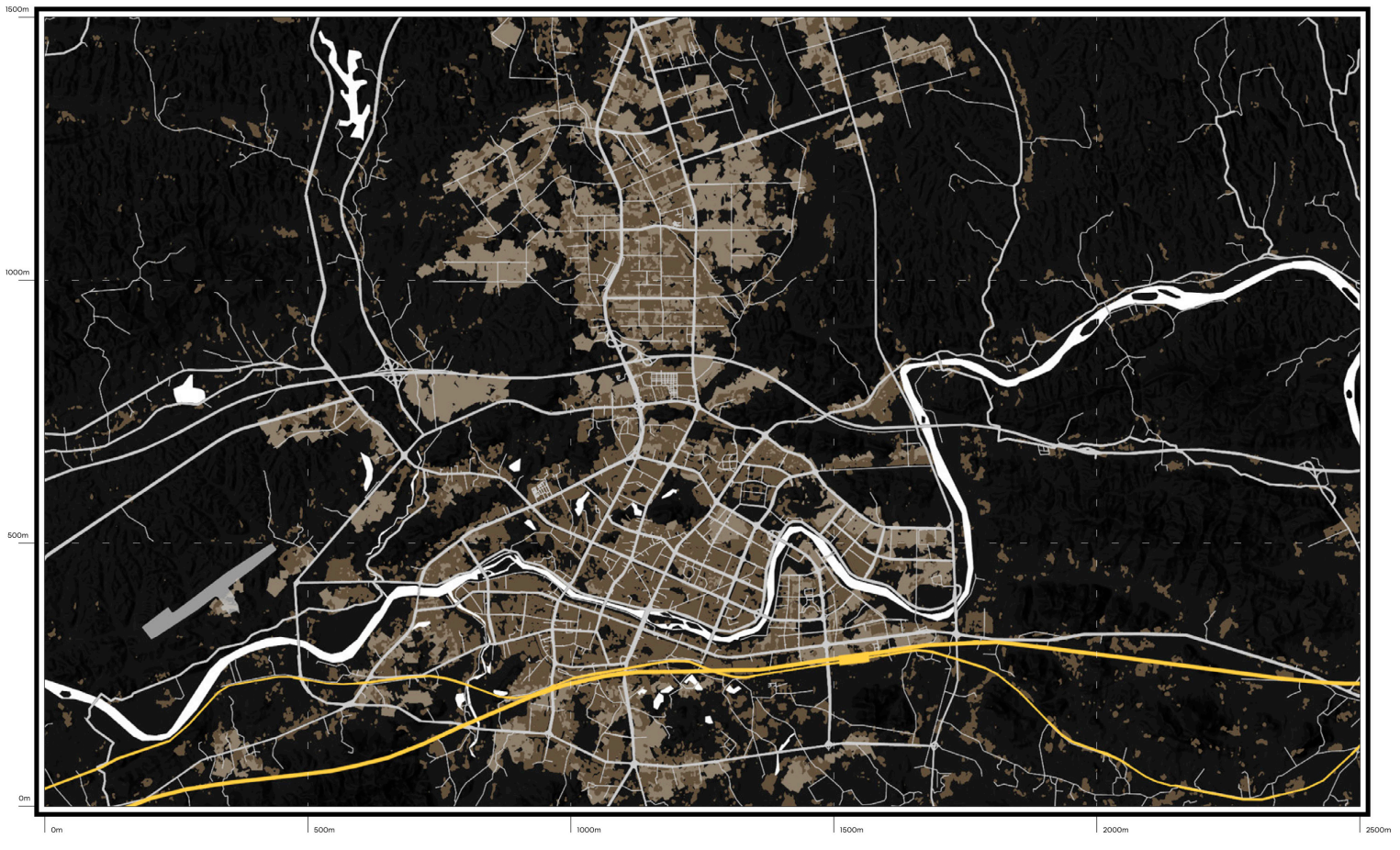


18. Yichun（宜春)

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.793409	114.383812	100 m	4.7 km

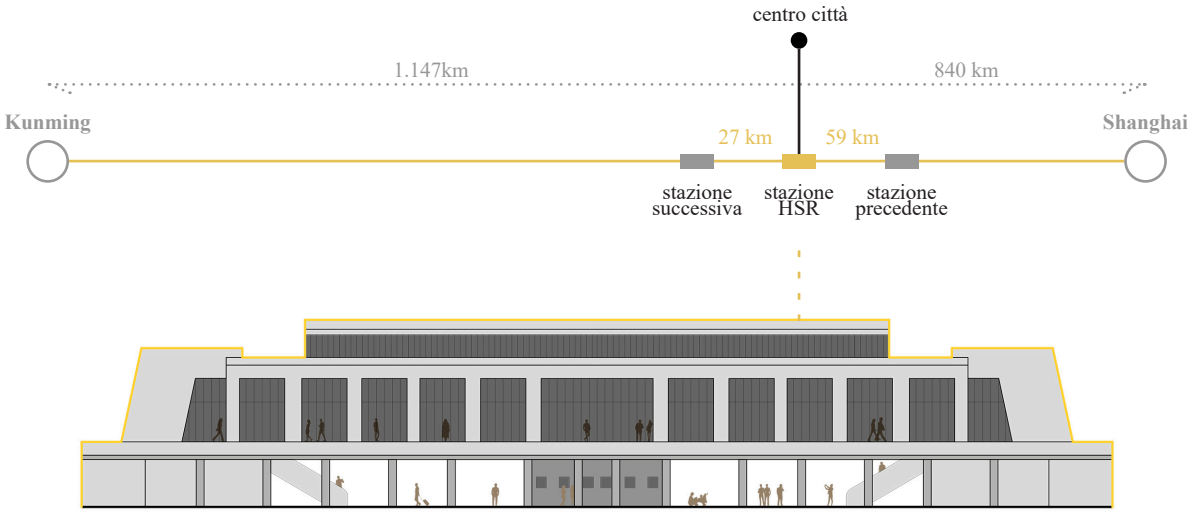


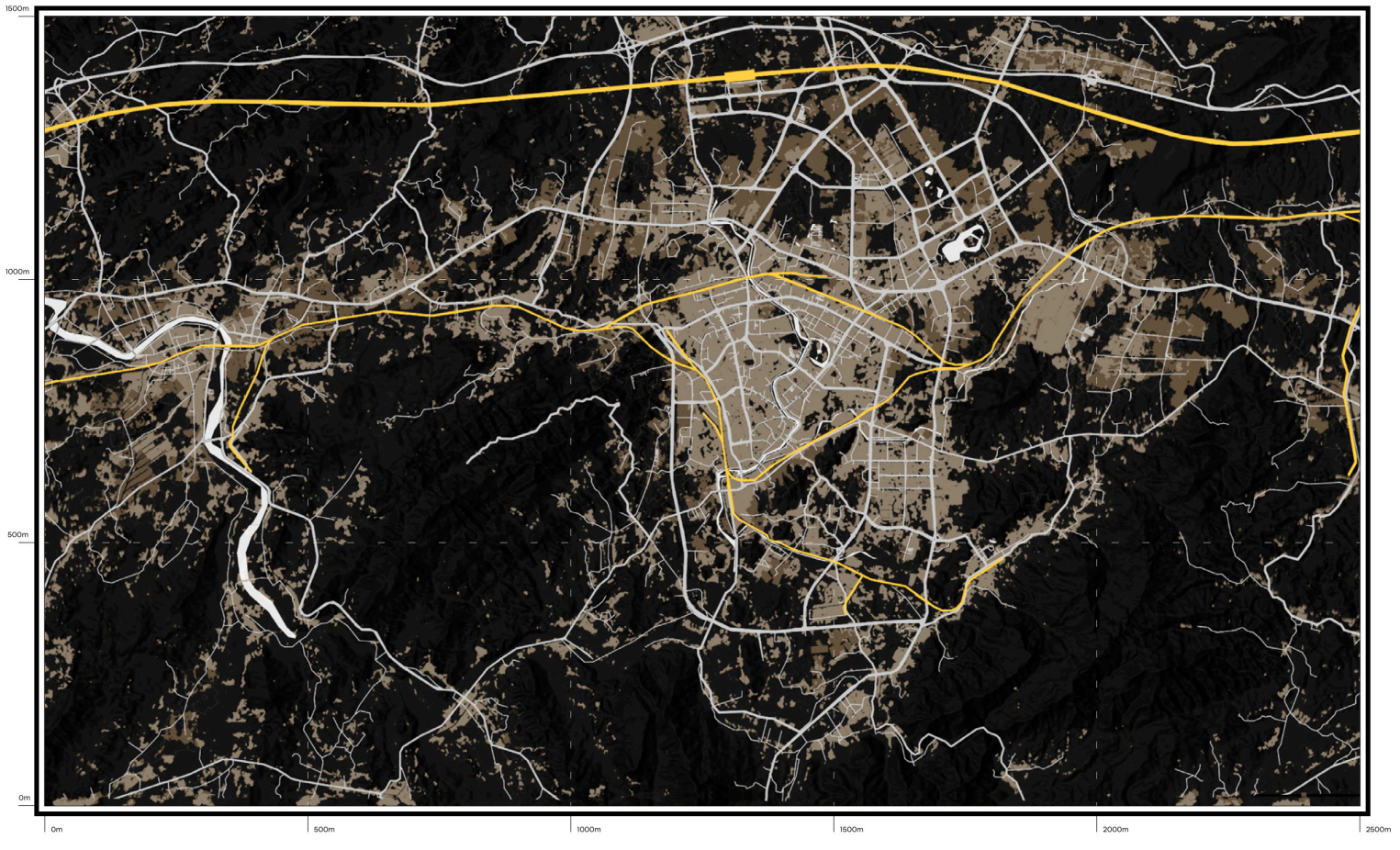


19. Pingxiang（萍乡）

Jiangxi

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.635151	113.857106	100 m	5.9 km

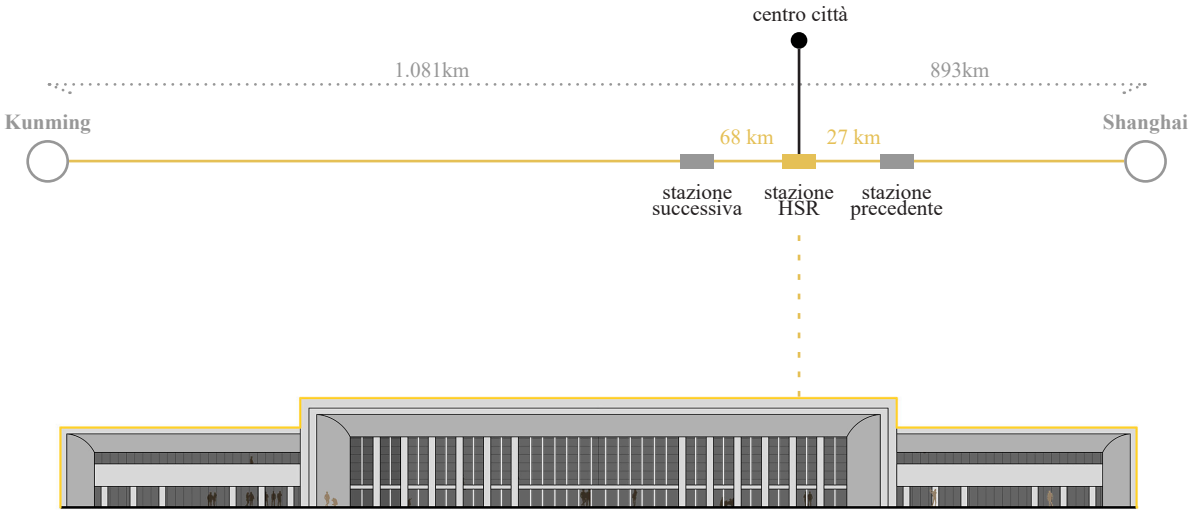


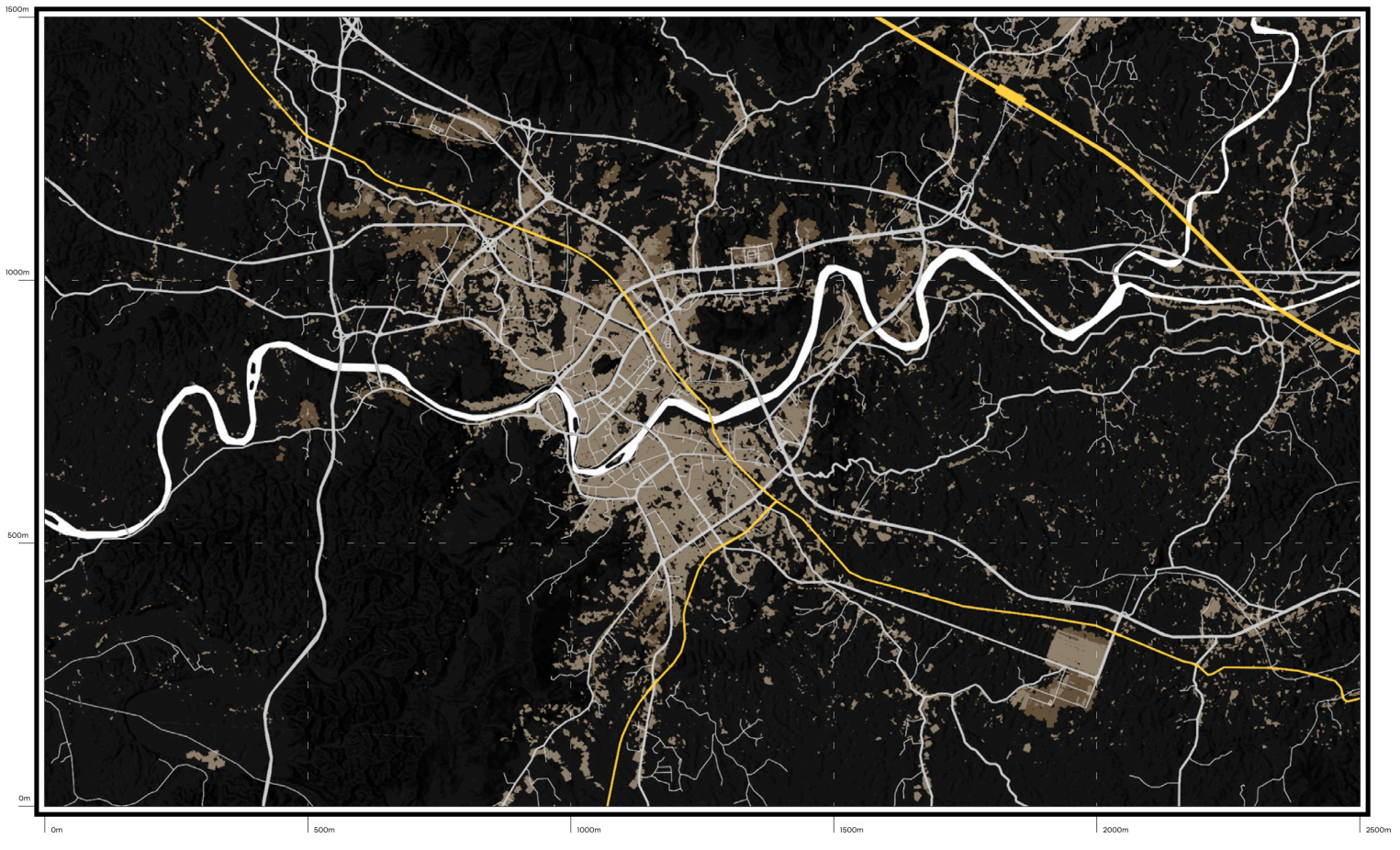


20. Zhuzhou（株洲)

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.820580	113.122640	60 m	45.7 km

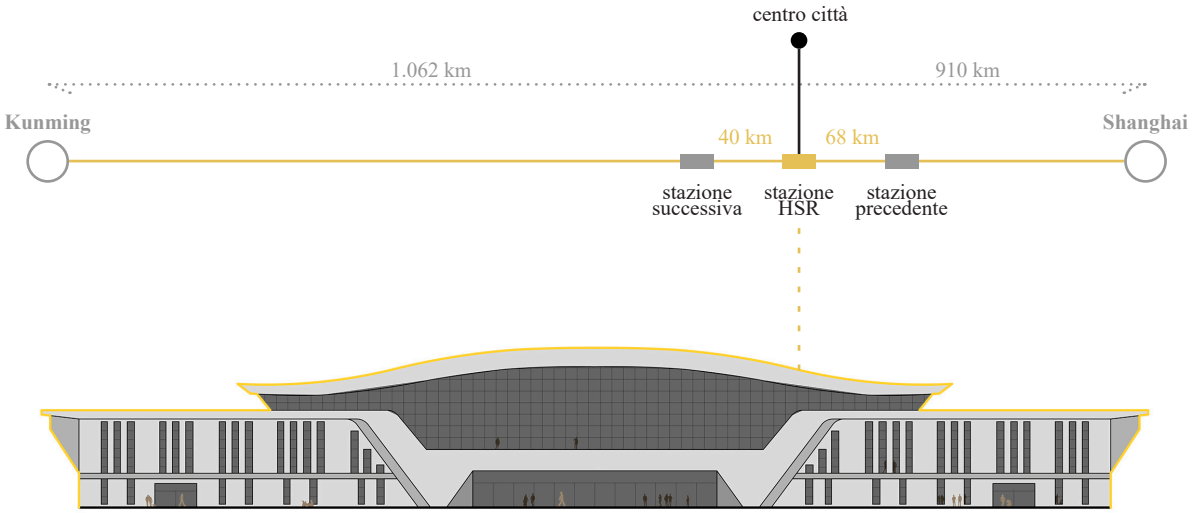




21. Xiangtan（湘潭）

Hunan

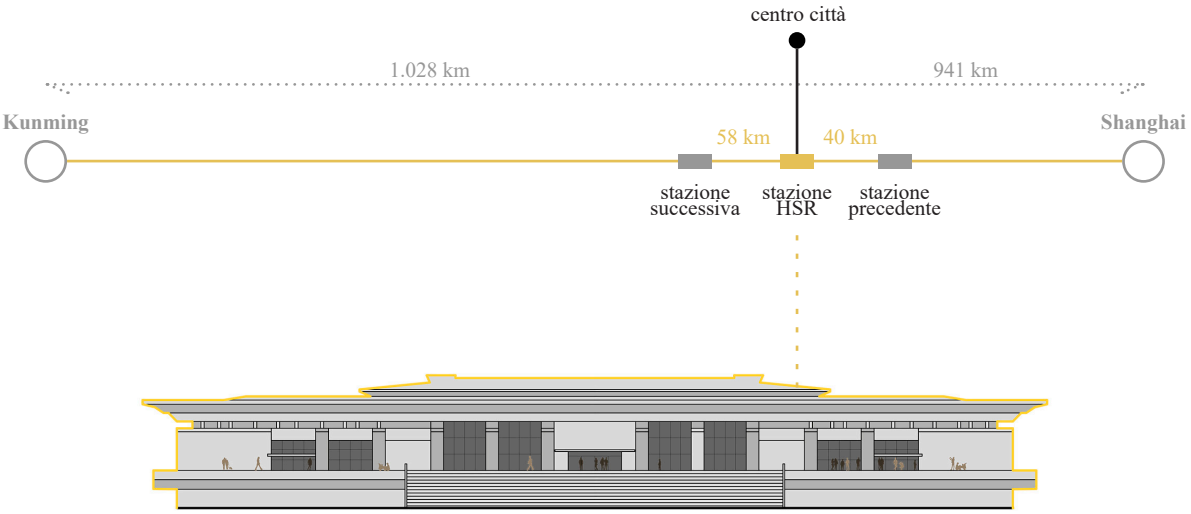
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.862910	112.910131	50 m	11.9 km

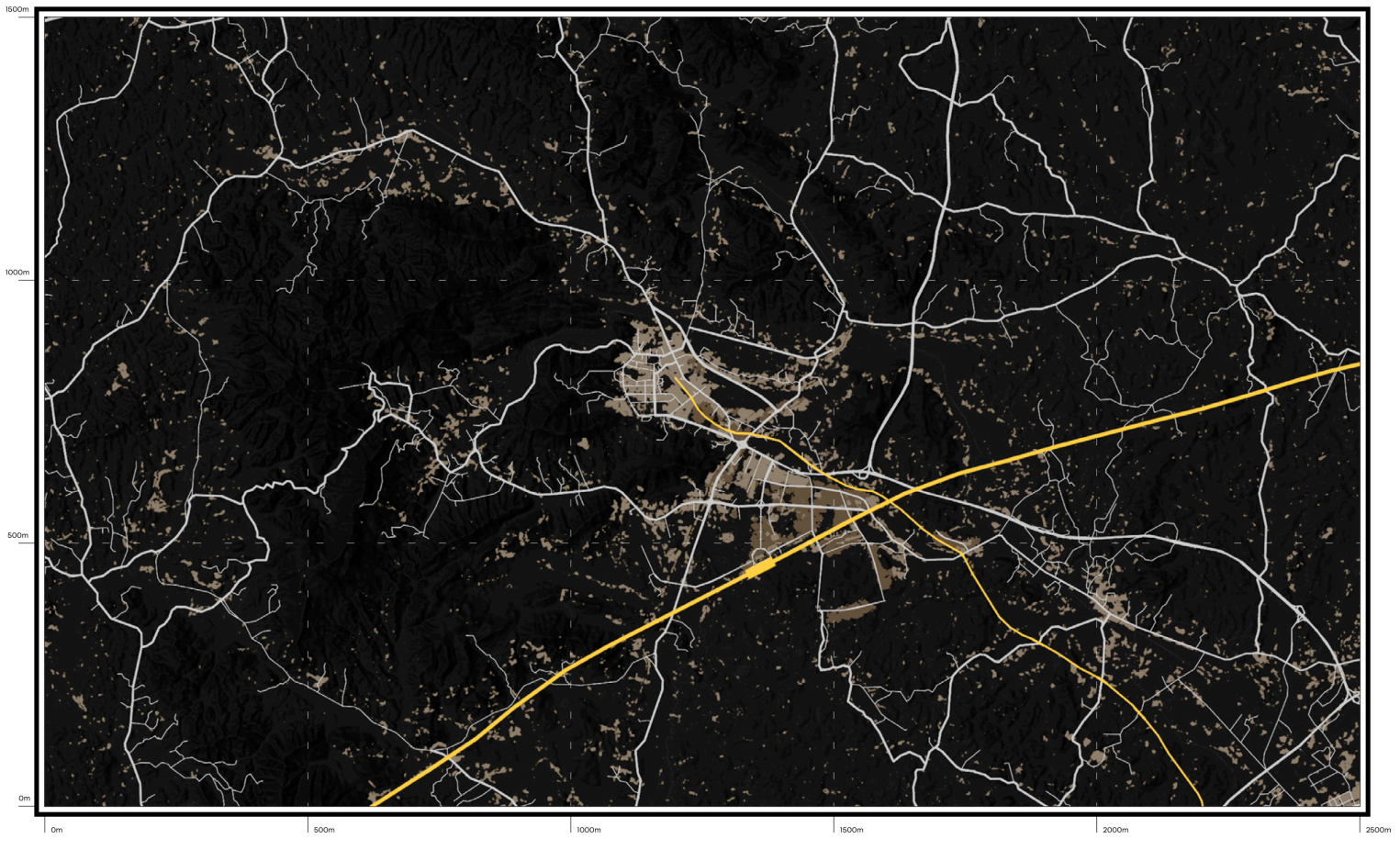


22. Shaoshan（湘潭）

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.927233	112.522452	100 m	4.4 km

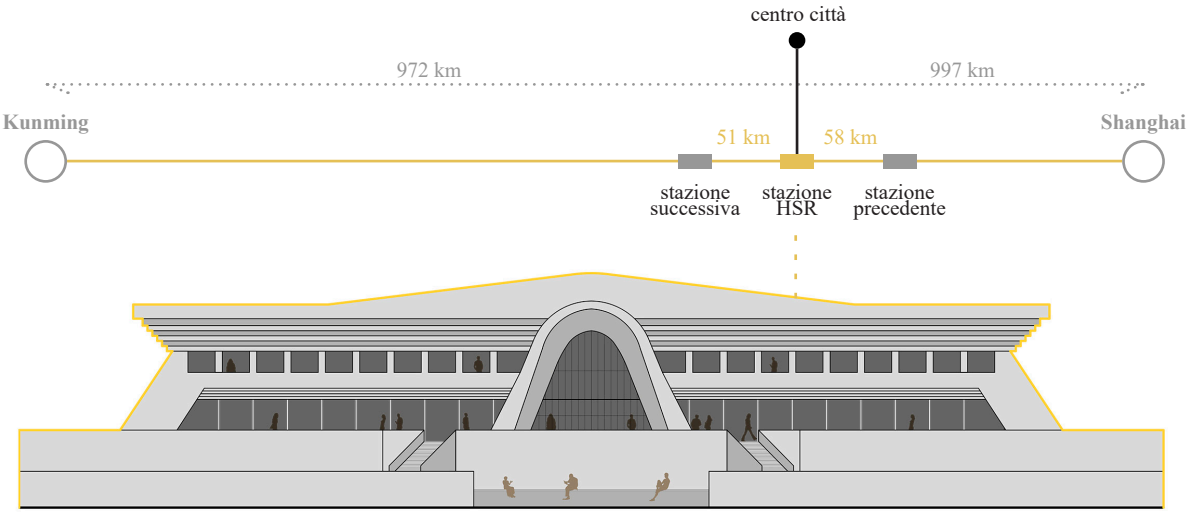


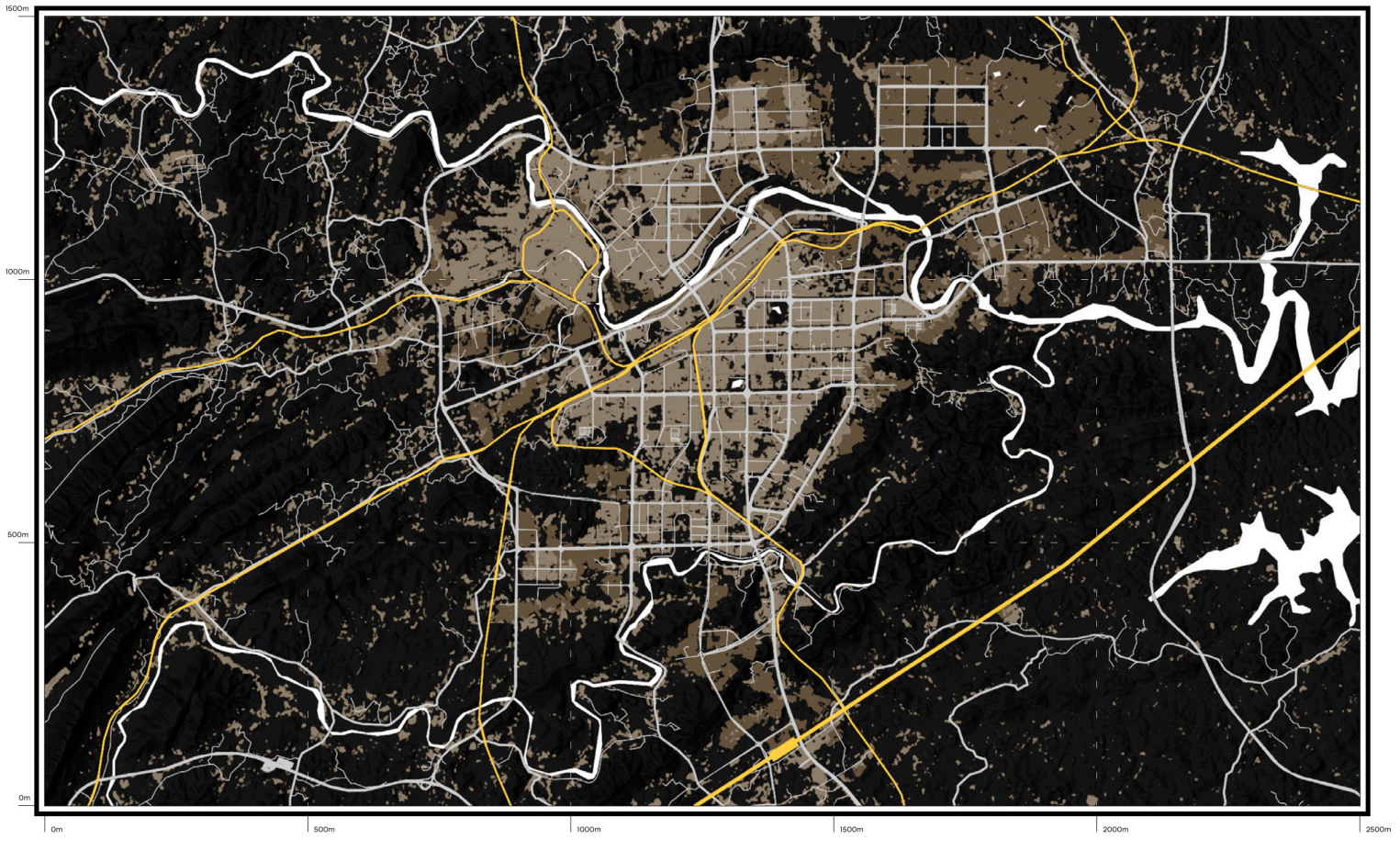


23. Loudi（娄底)

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.735729	111.995969	130 m	7.8 km

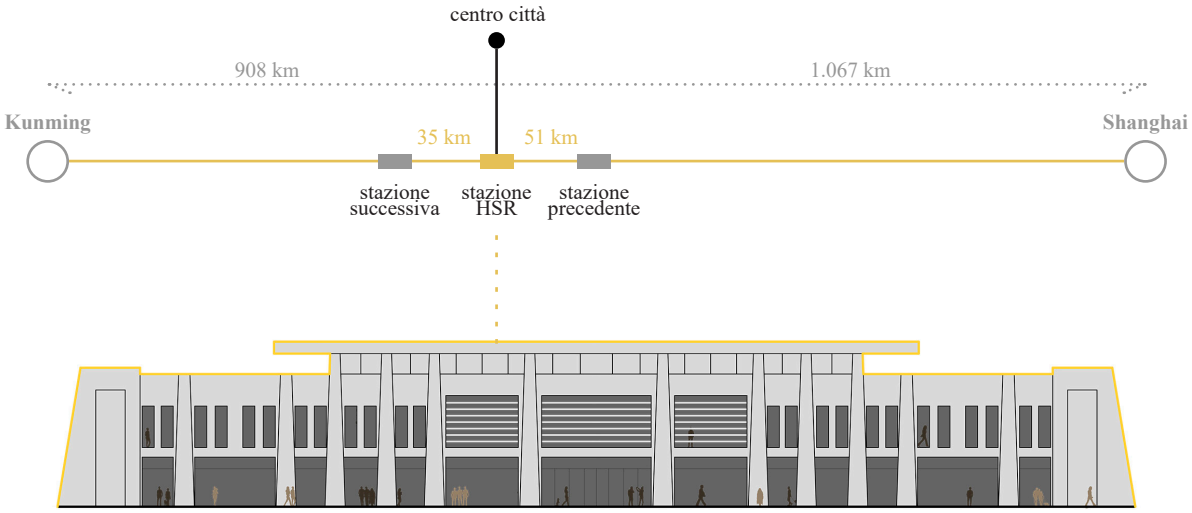


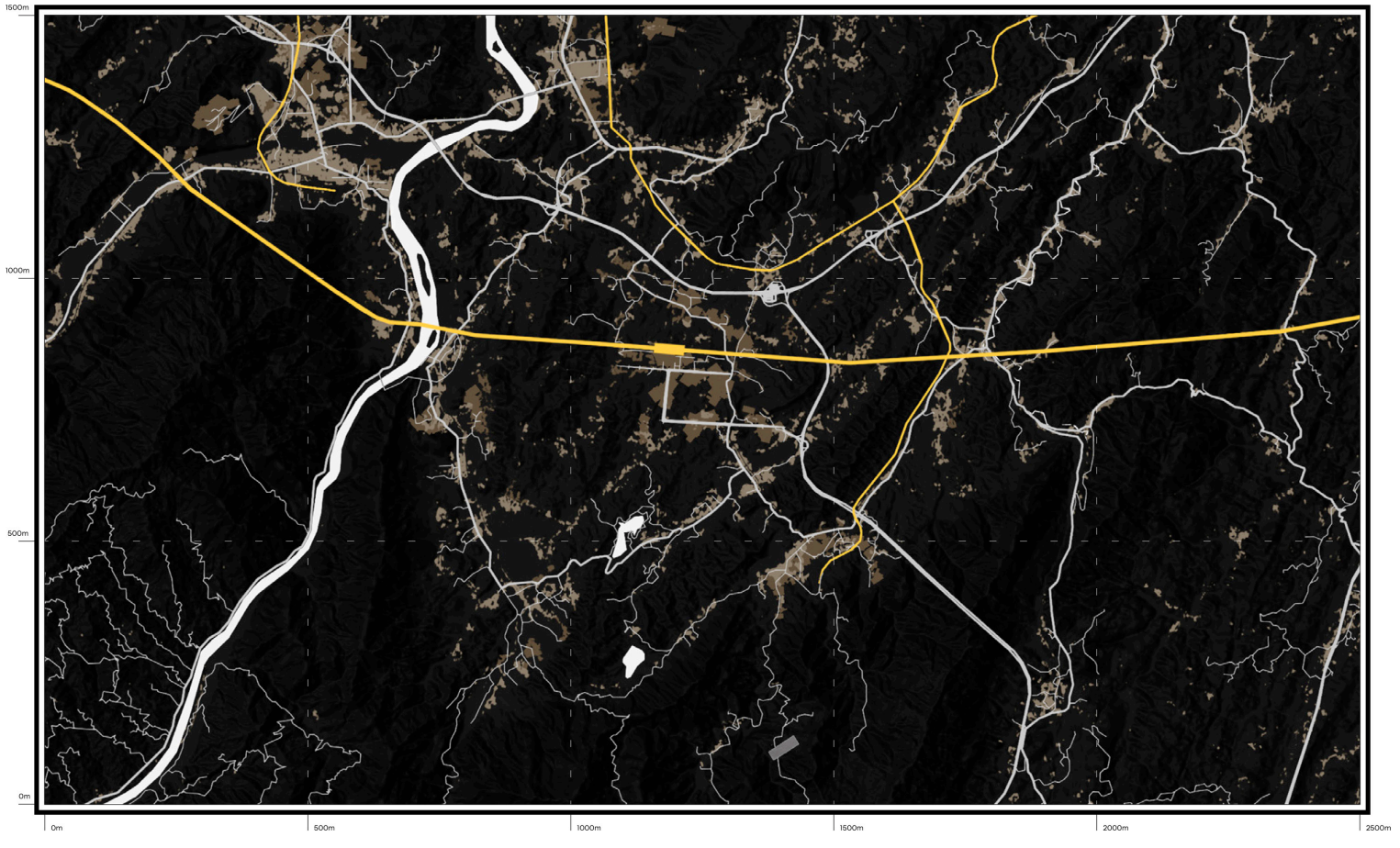


24. Shaoyang (邵阳)

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27,238689	111,476807	250 m	37.6 km

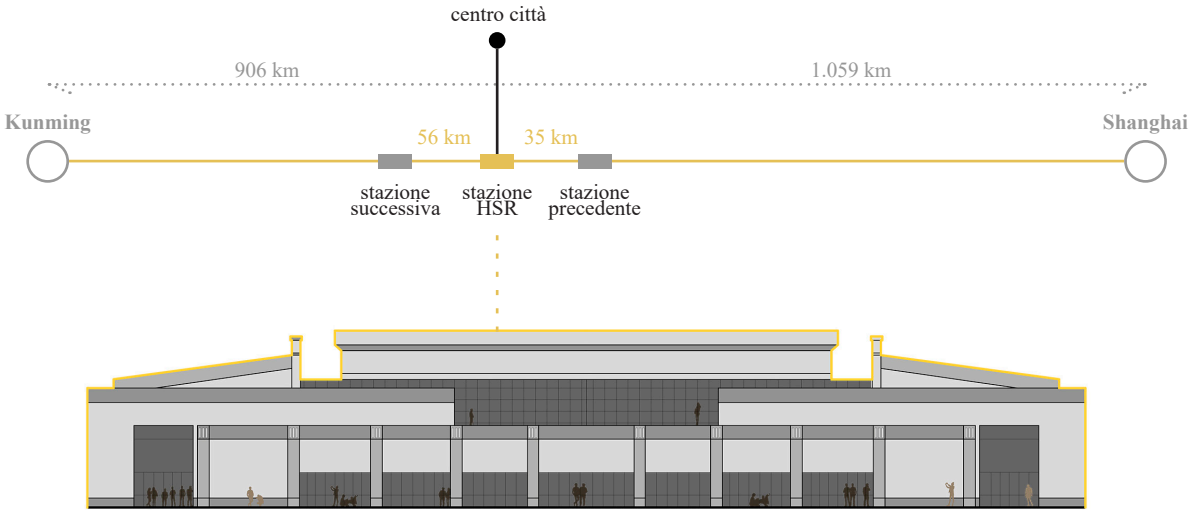


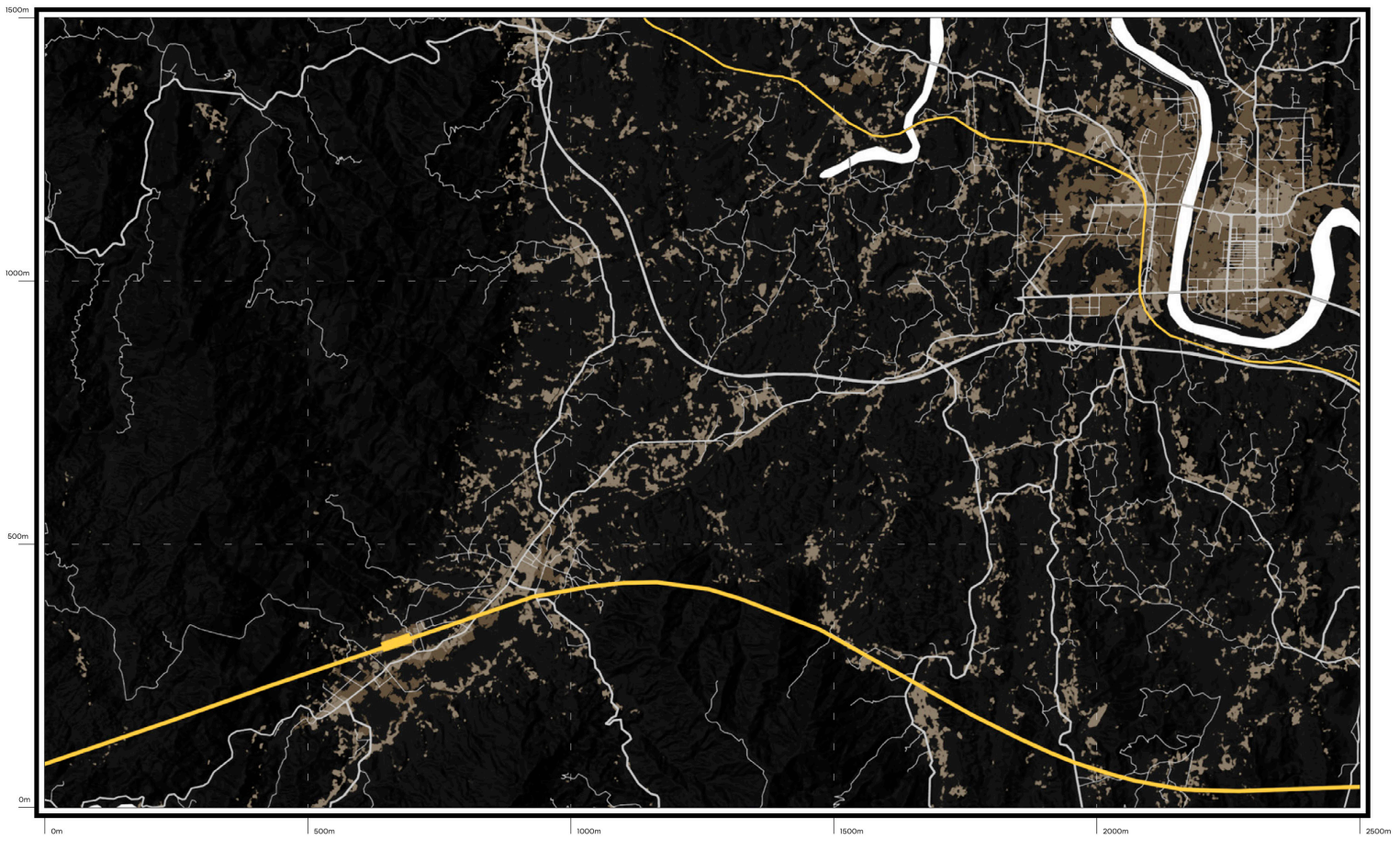


25. Xinhua（西华县）

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.736027	111.300846	180 m	16.7 km

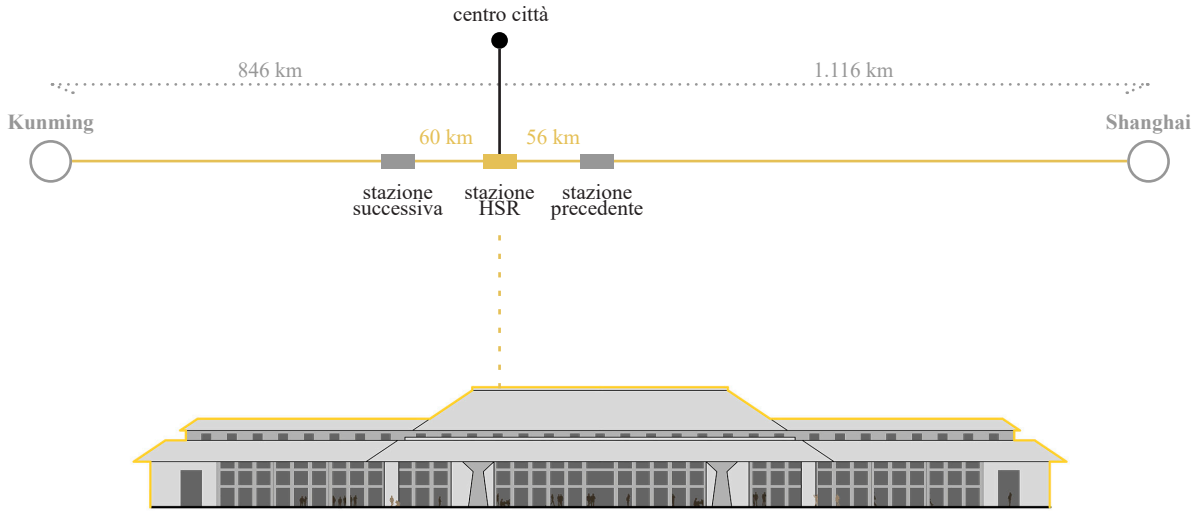


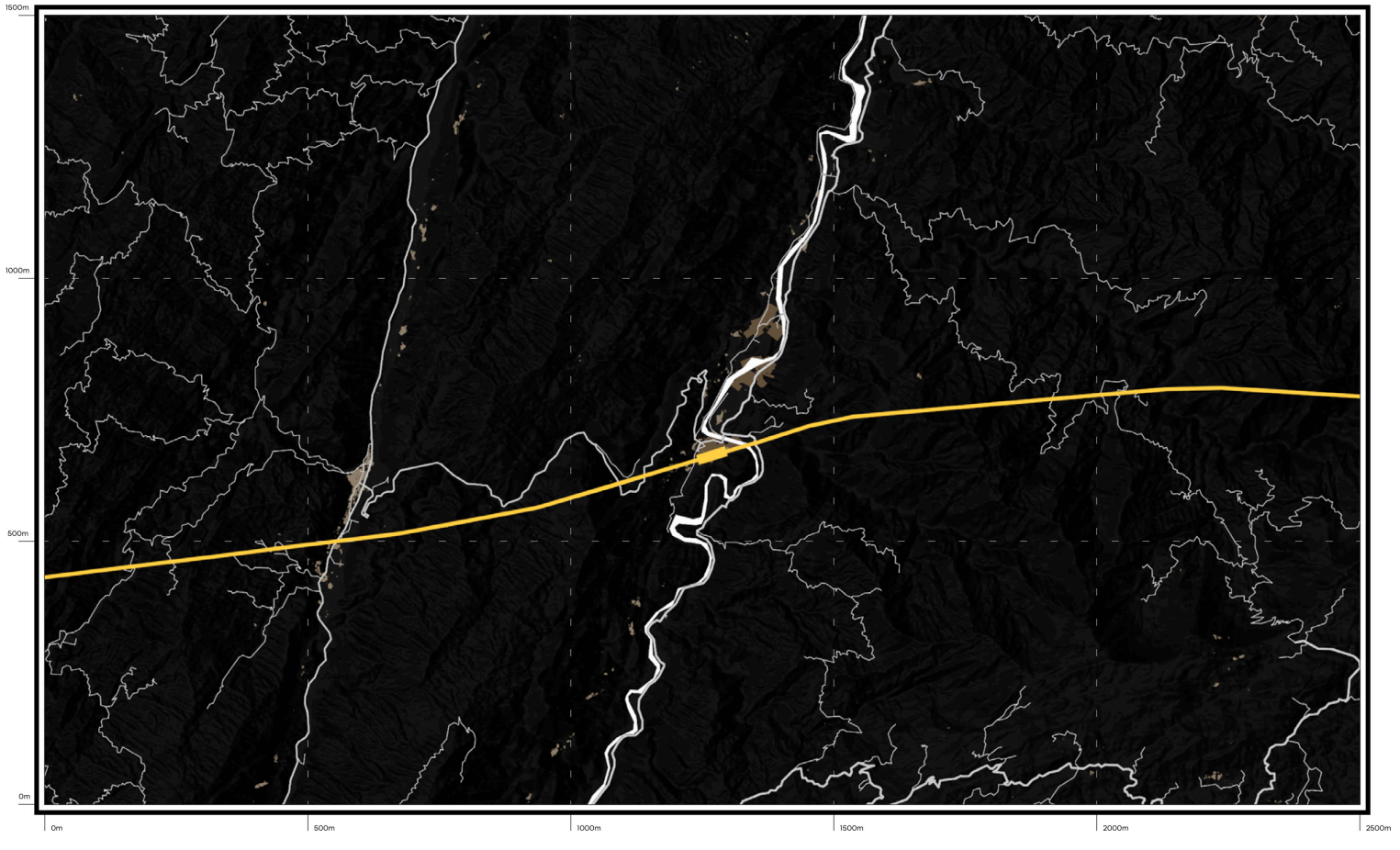


26. Xupu（溆浦县）

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.913200	110.587898	200 m	33.9 km

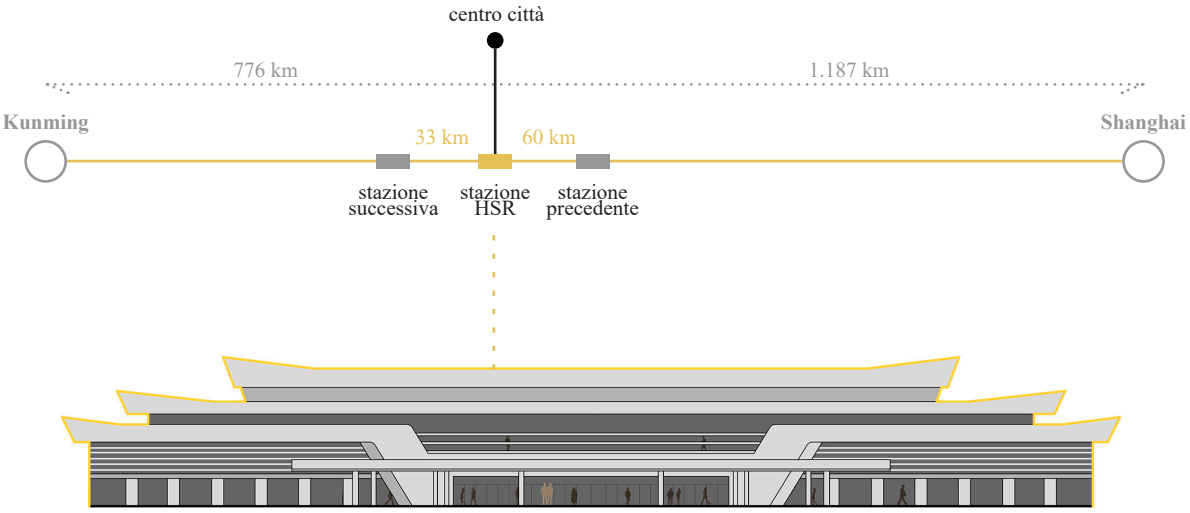


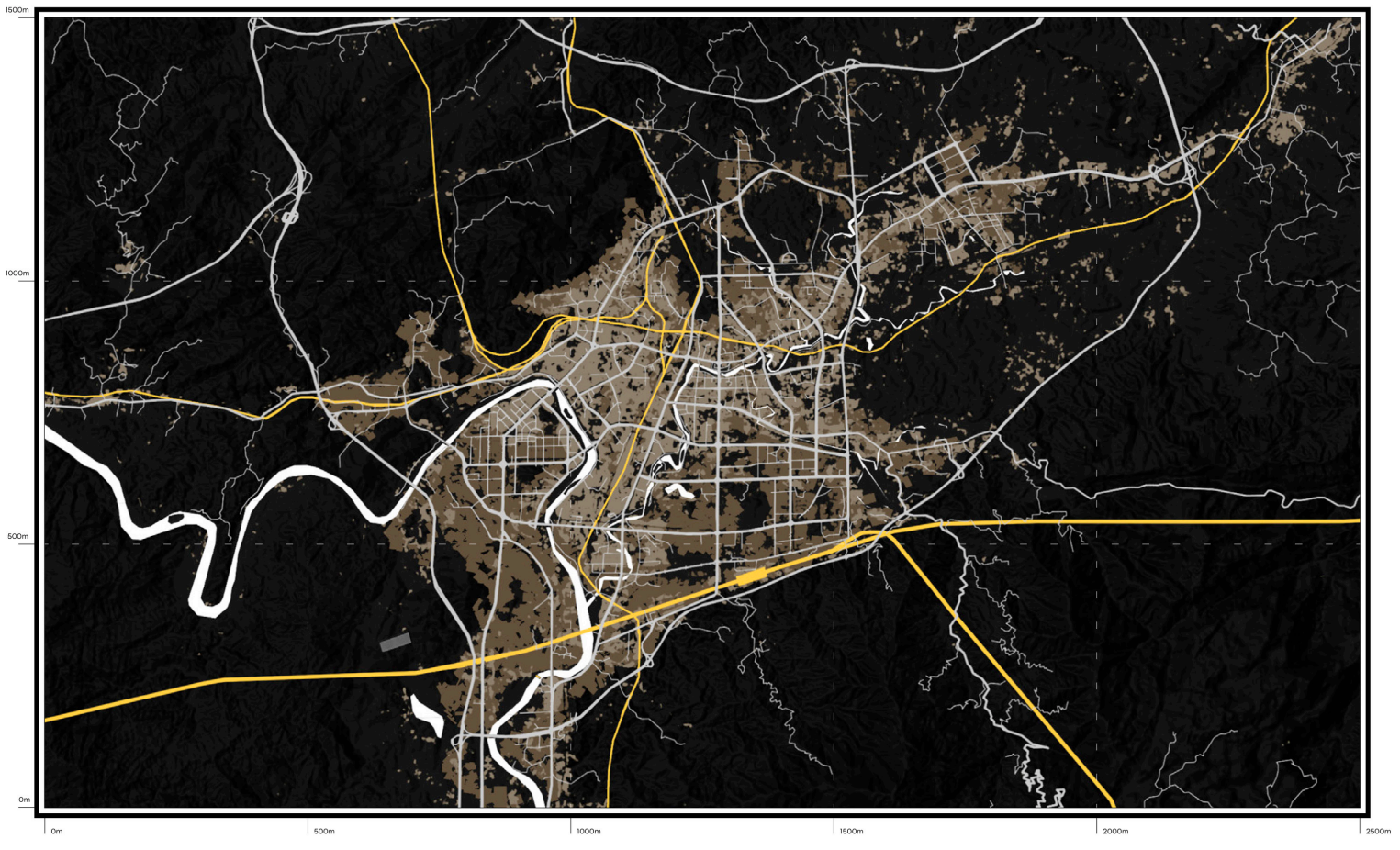


27. Huaihua（怀化)

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.553420	109.972870	220 m	4.4 km

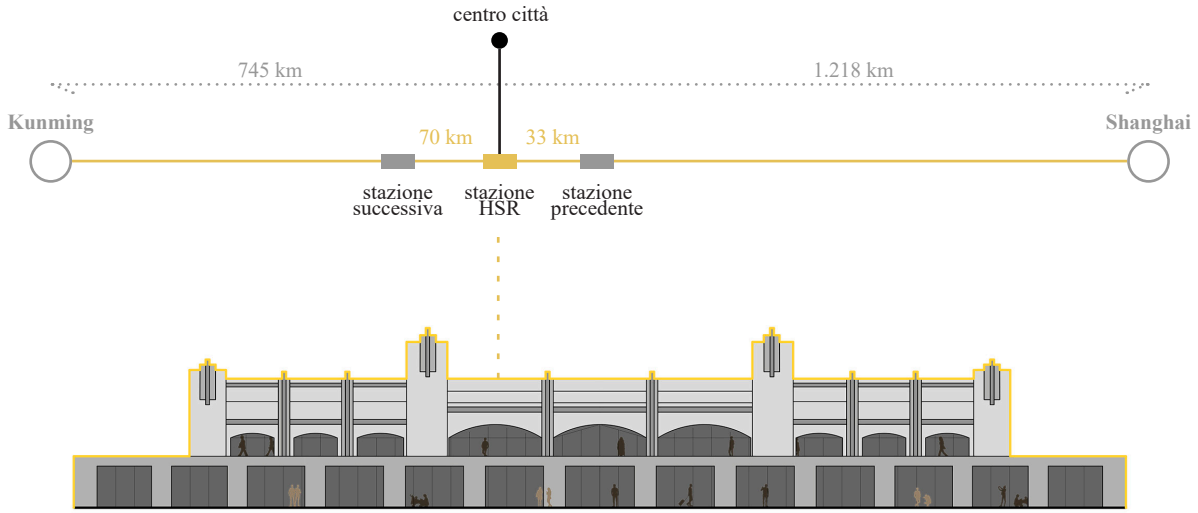


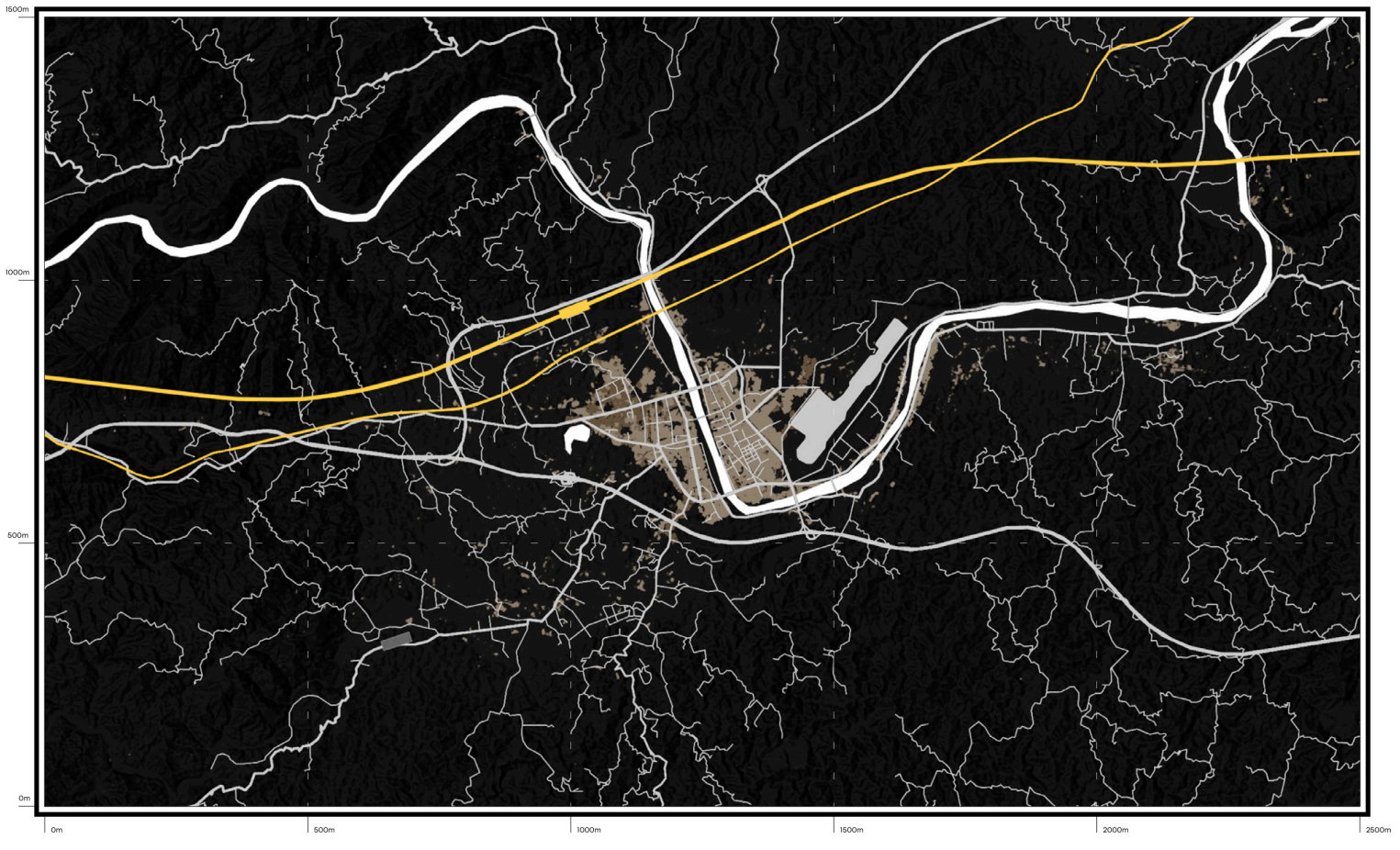


28. Zhijiang（芷江)

Hunan

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.447290	109.686280	260 m	3.2 km

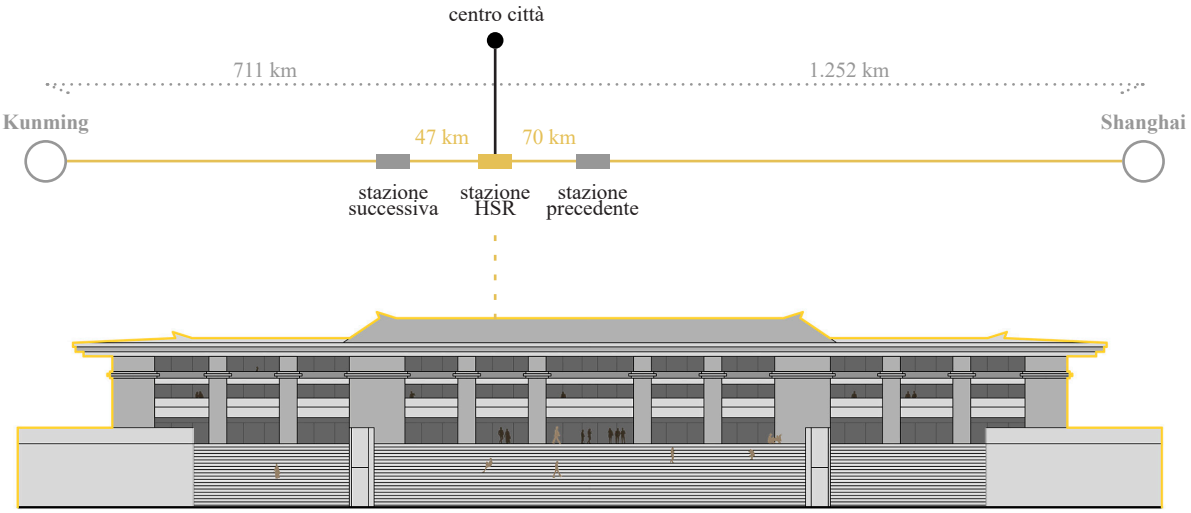


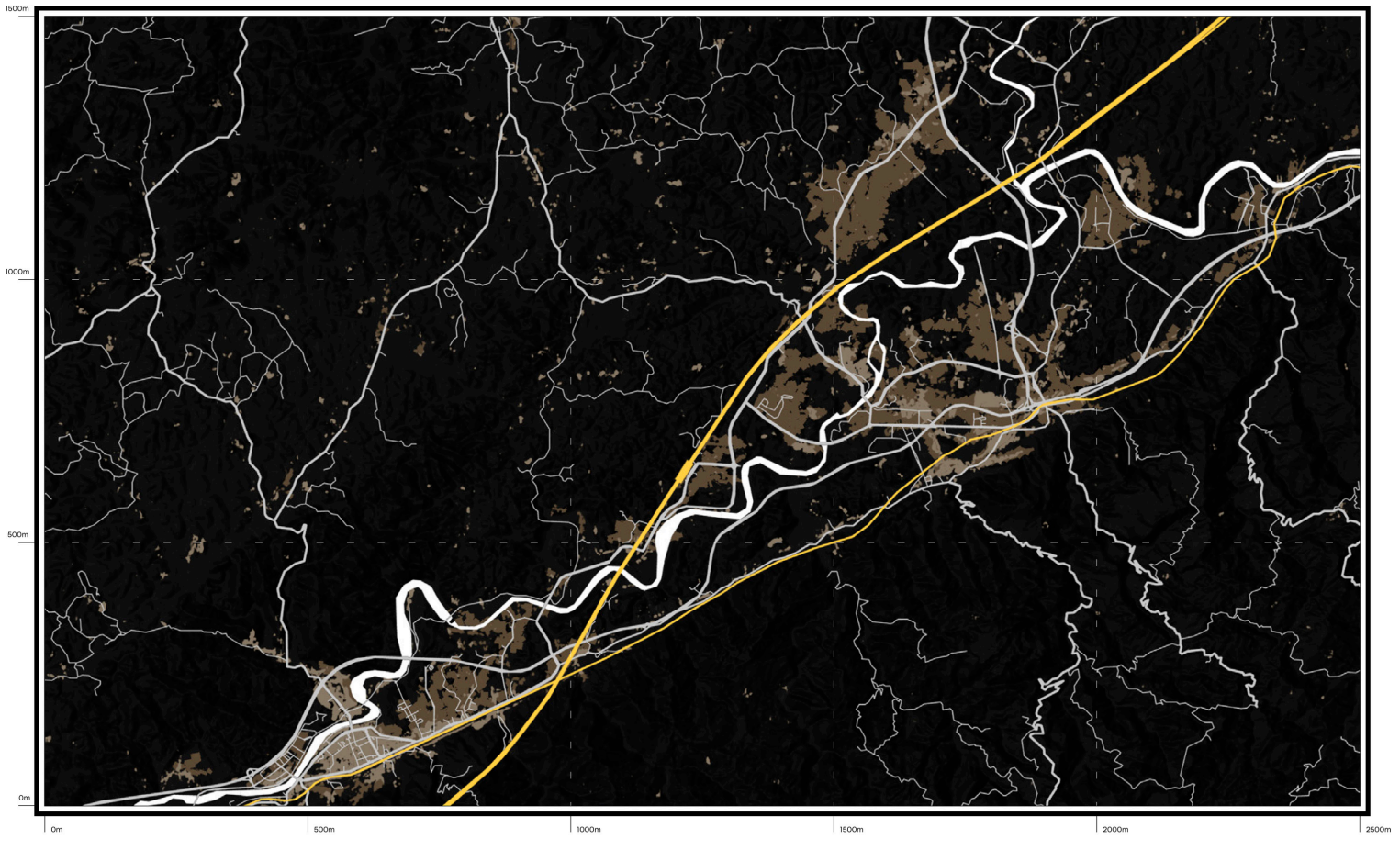


29. Tongren（铜仁）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
27.723560	109.187900	280 m	53.5 km

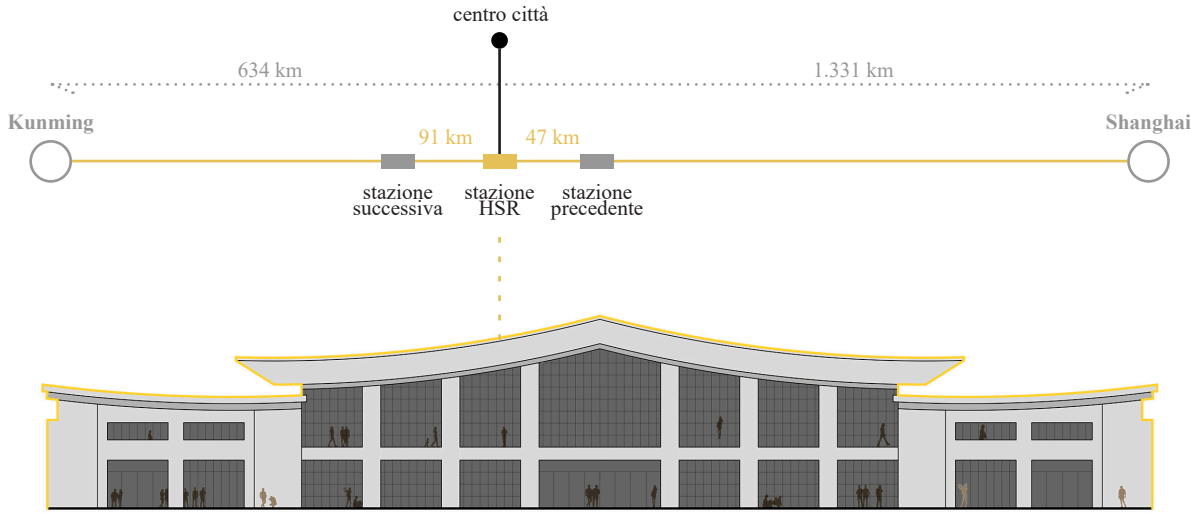


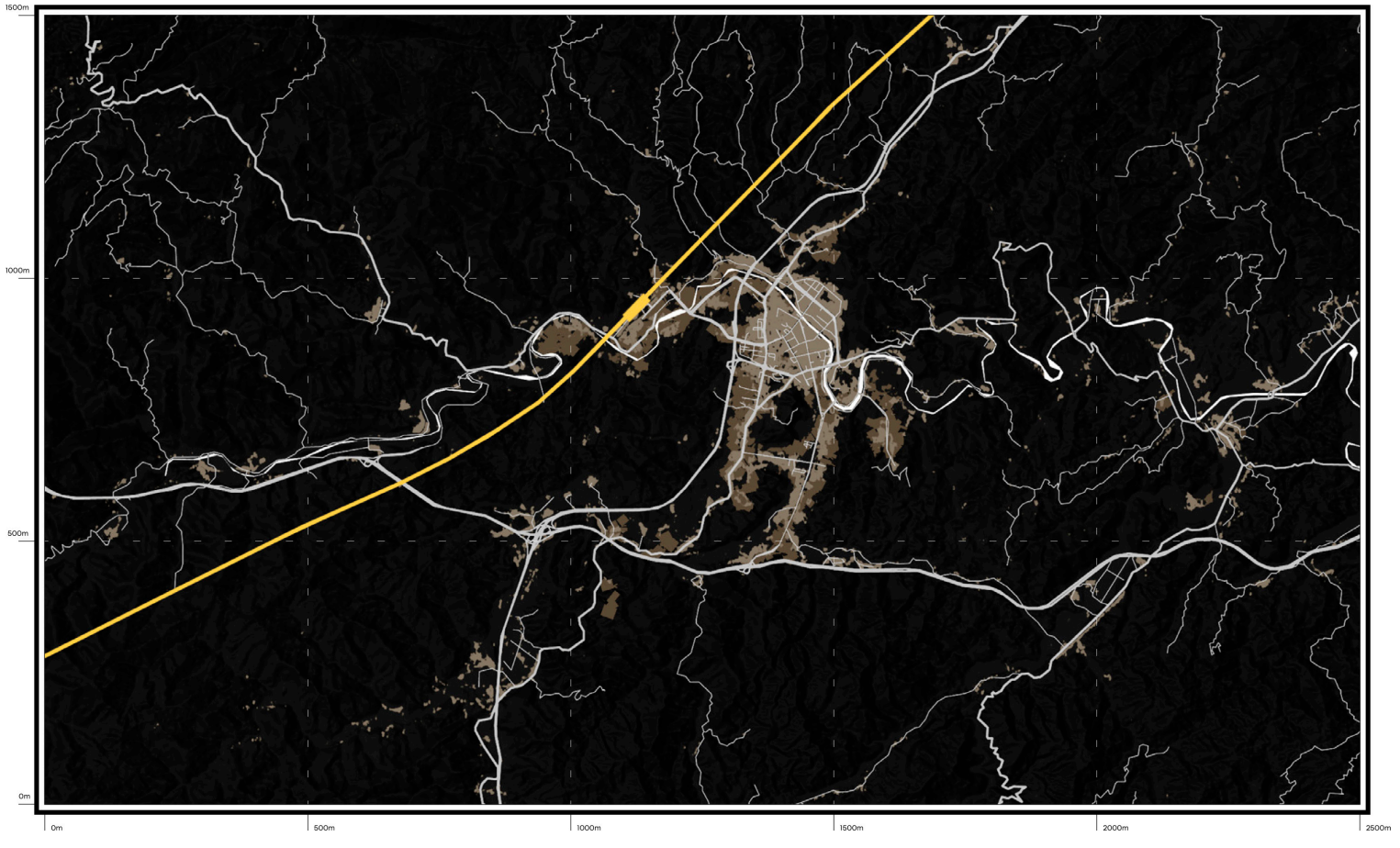


30. Sansui（三穗县)

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.959822	108.679905	630 m	3.4 km

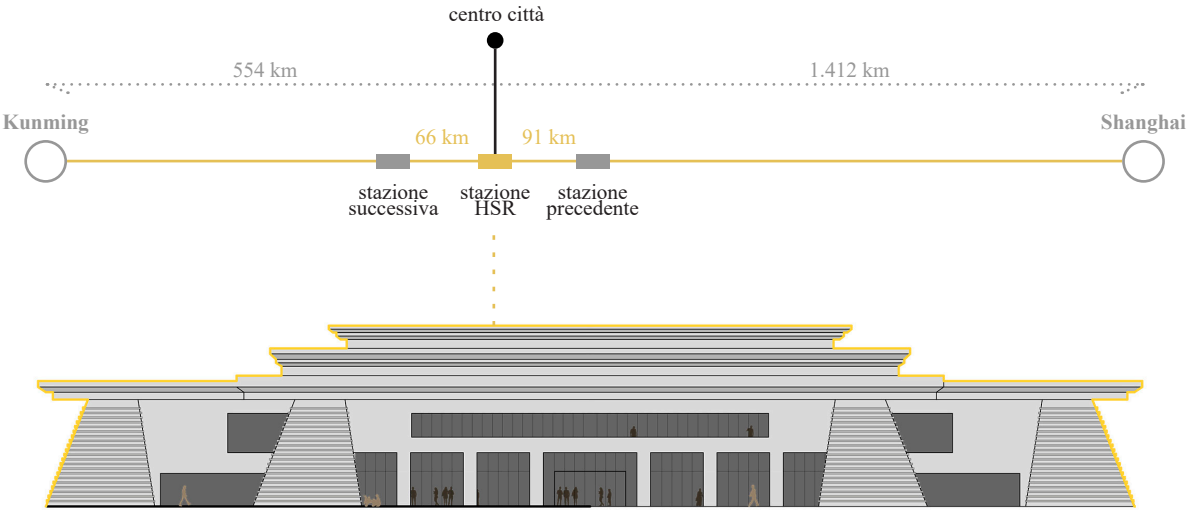


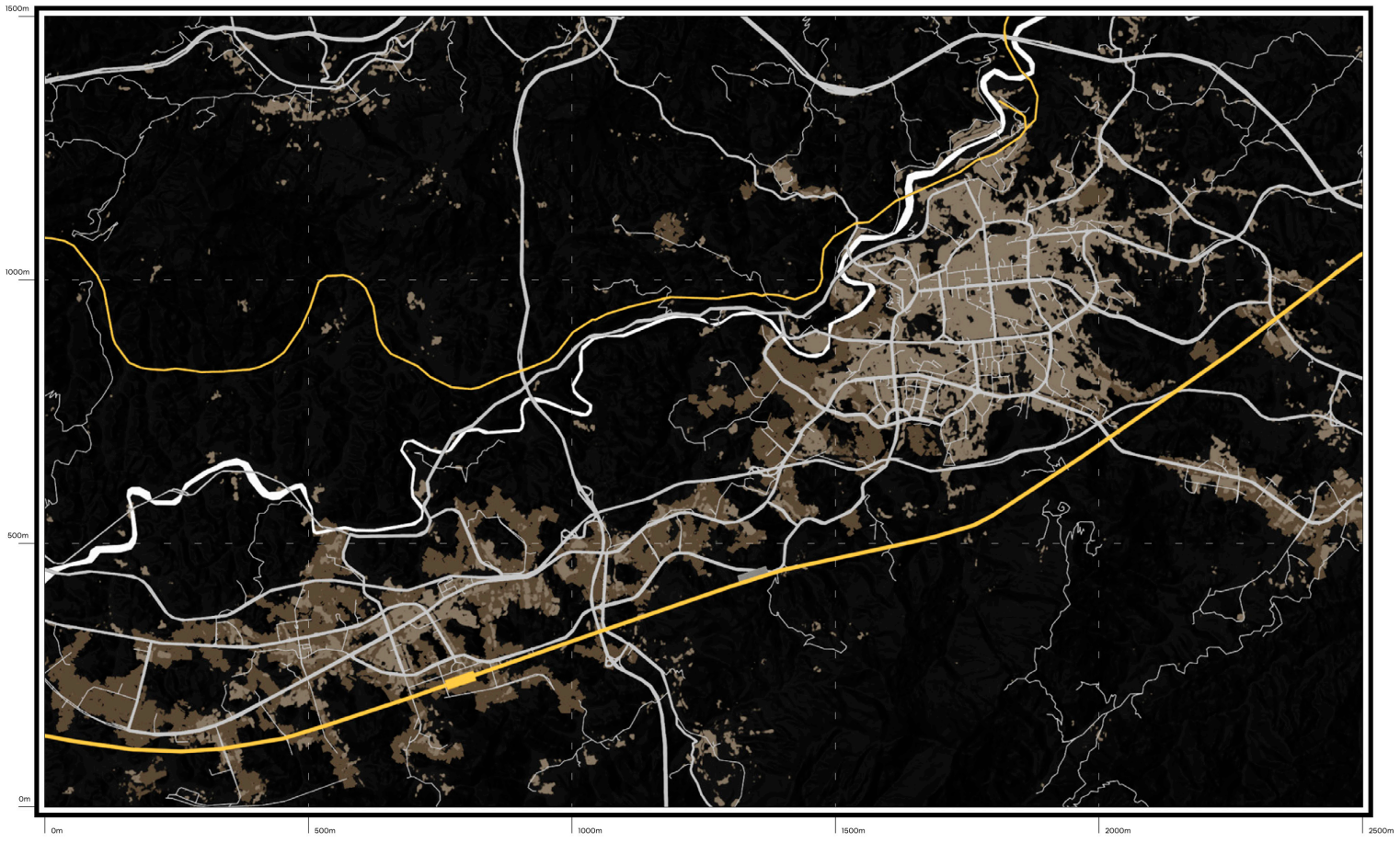


31. Kaili (凯里市)

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.586094	107.974092	680 m	11.7 km

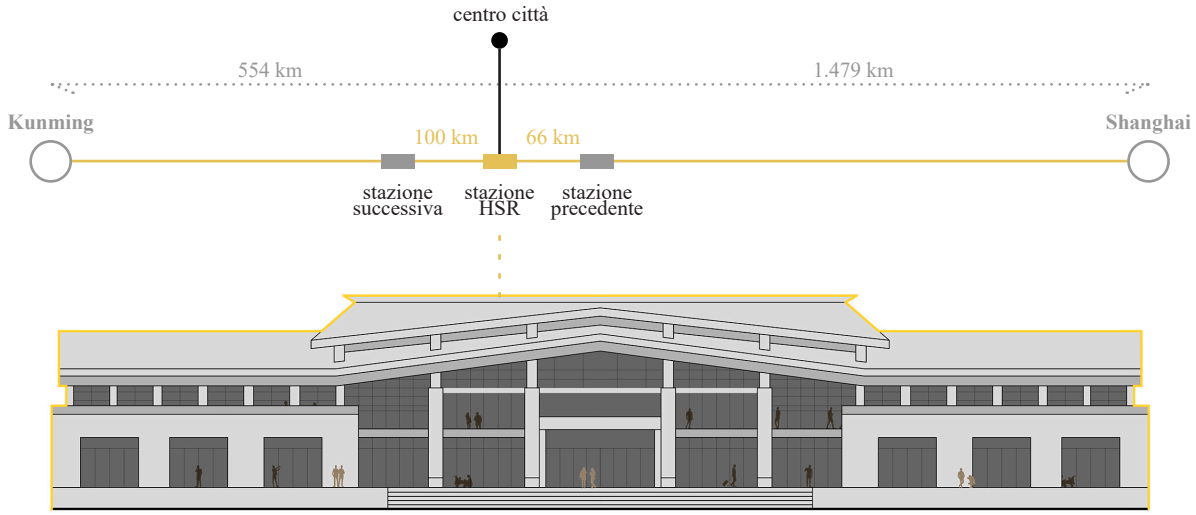


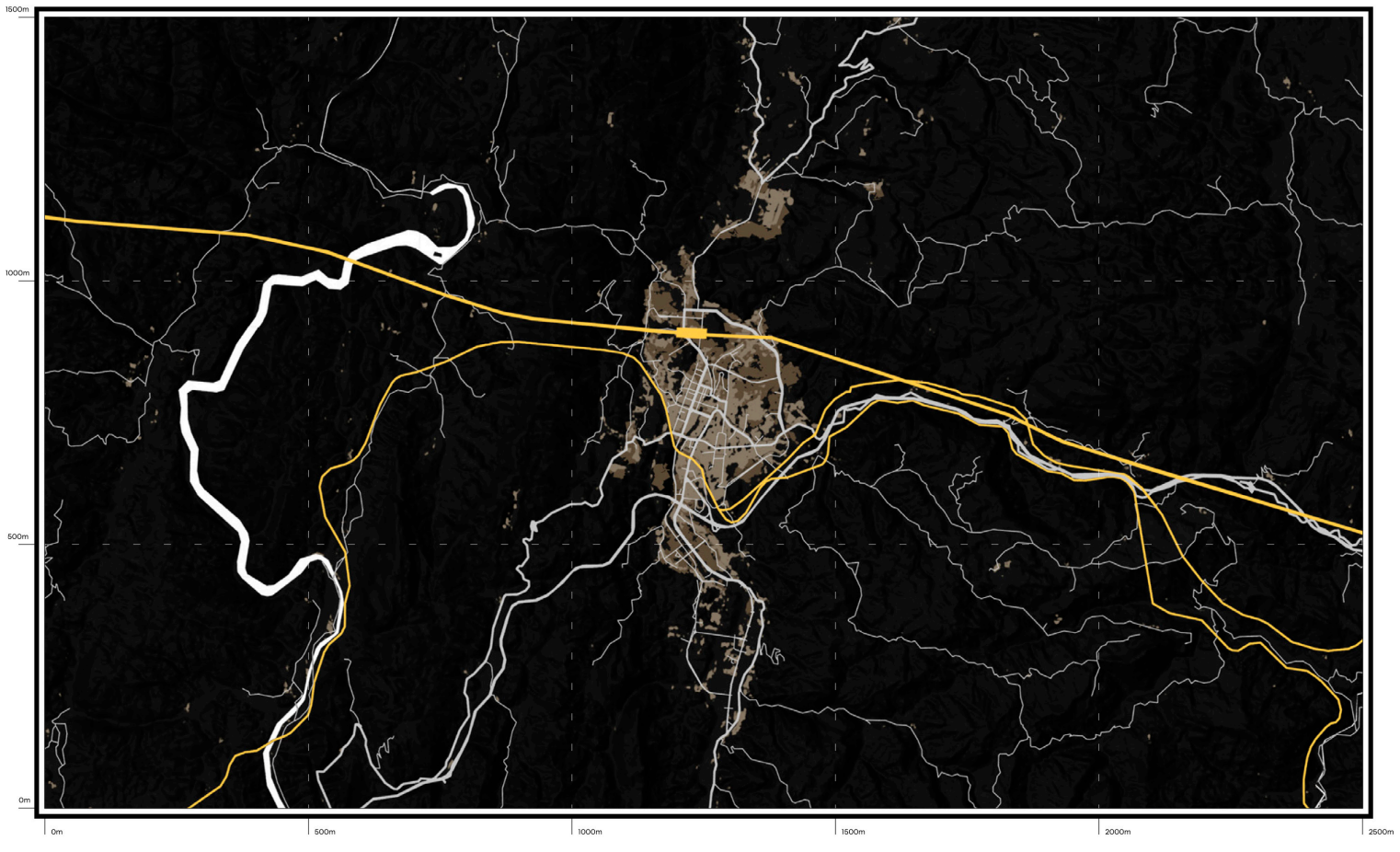


32. Guiding（贵定县）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.582205	107.234283	1.000 m	1.7 km

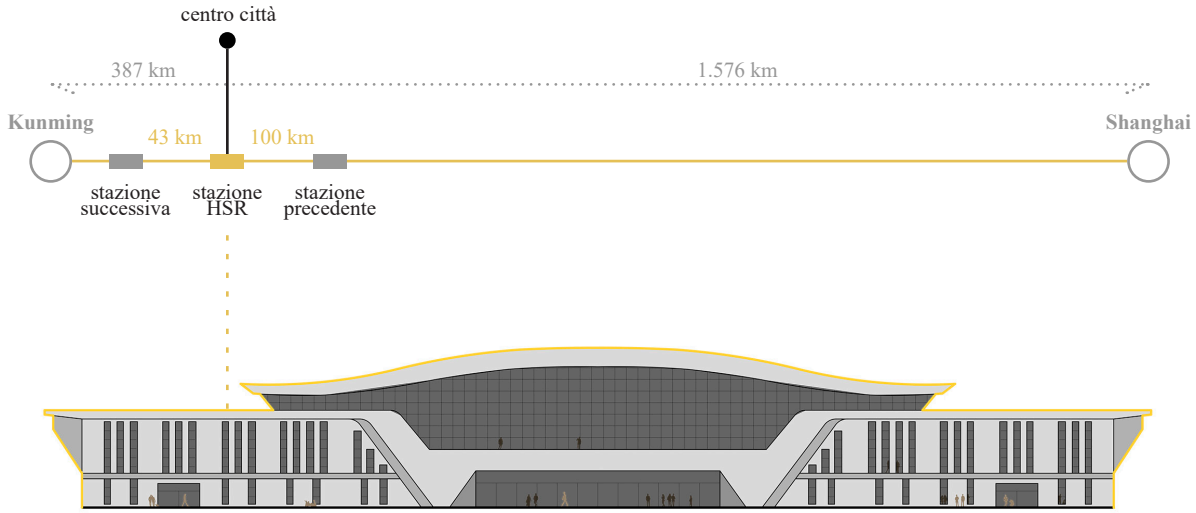


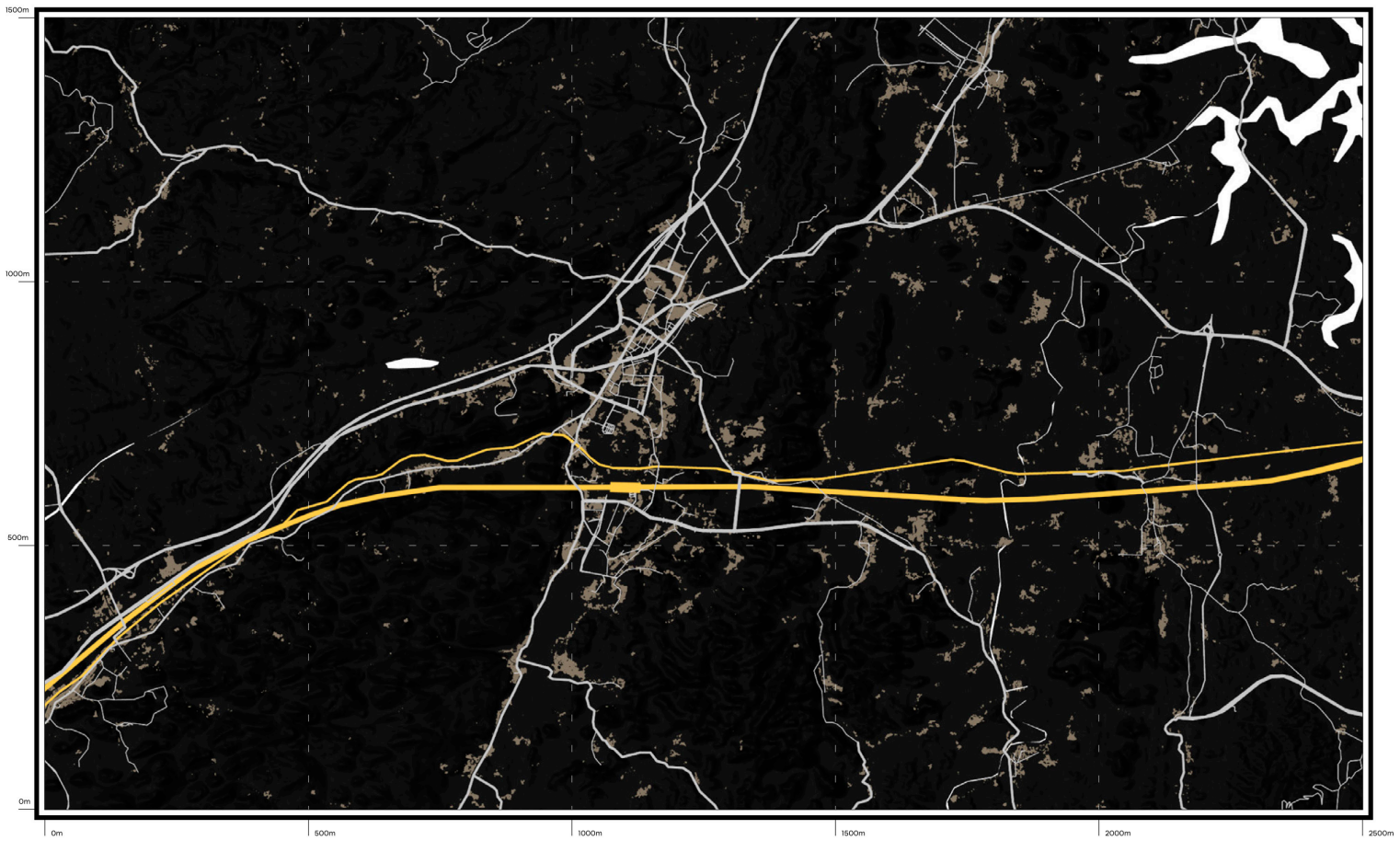


33. Pingba（平坝区）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.408182	106.258156	1.280 m	2.3 km

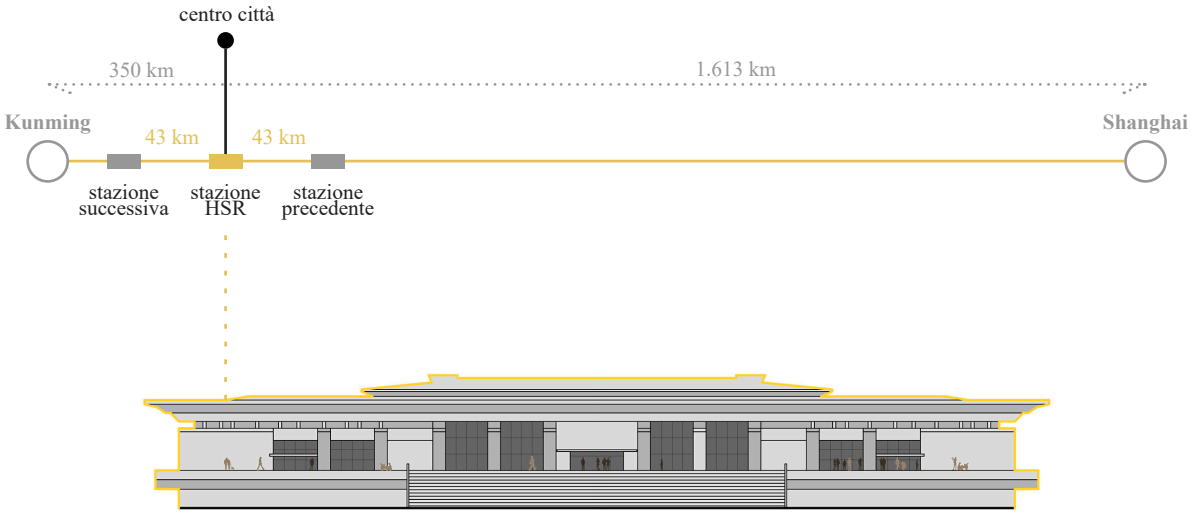


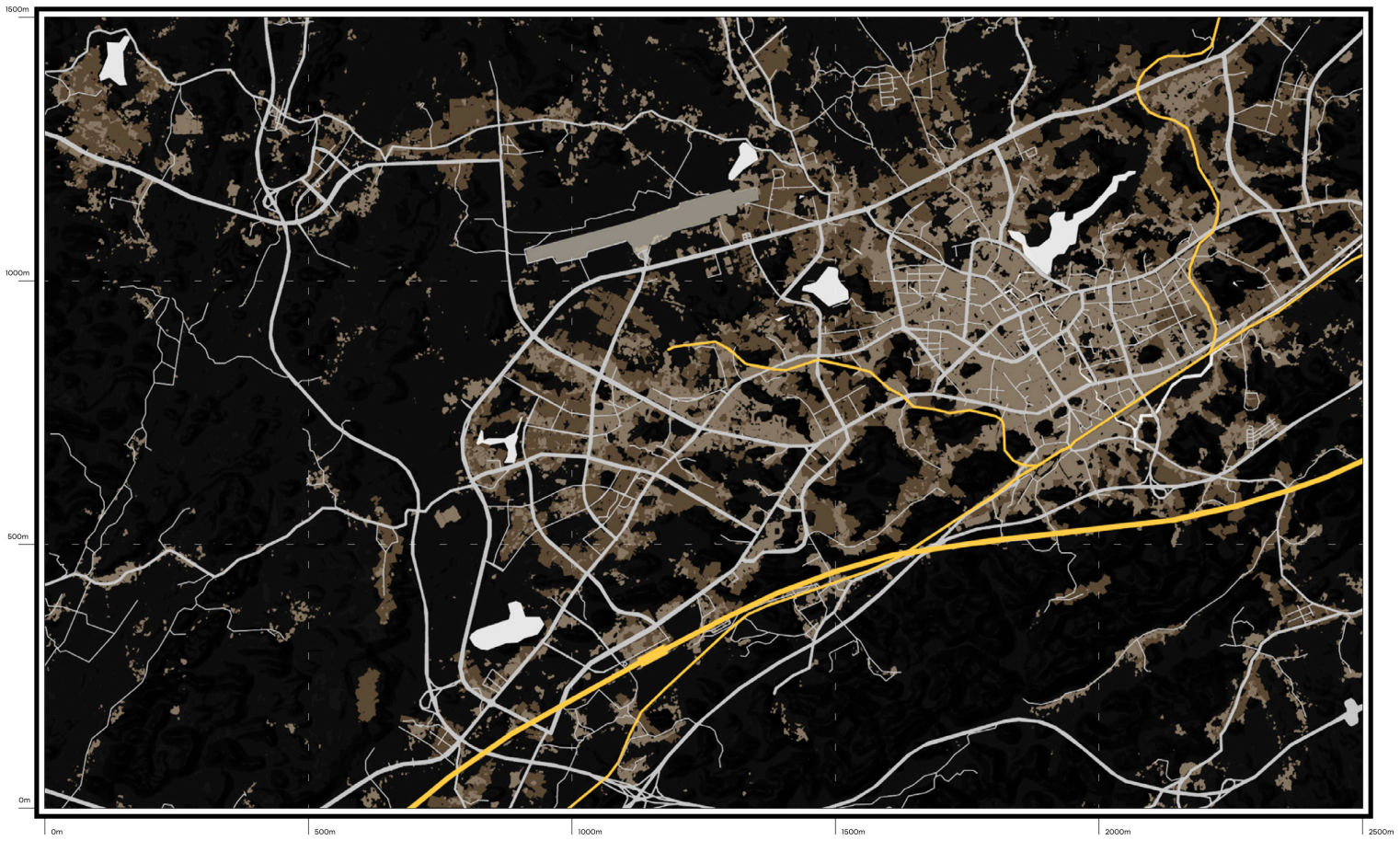


34. Anshun（安顺）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
26.243071	105.937027	1.430 m	7.9 km

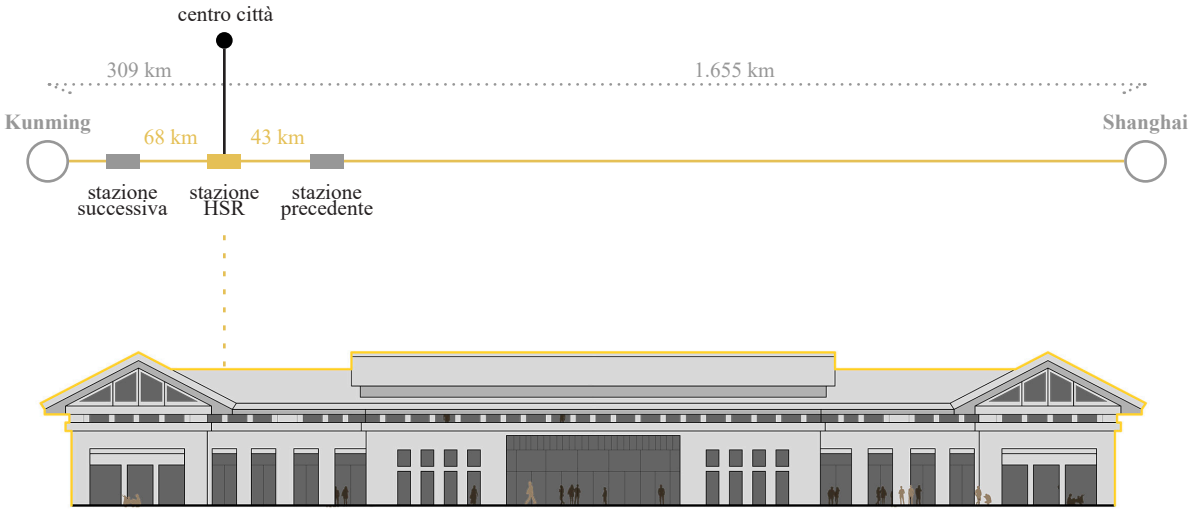


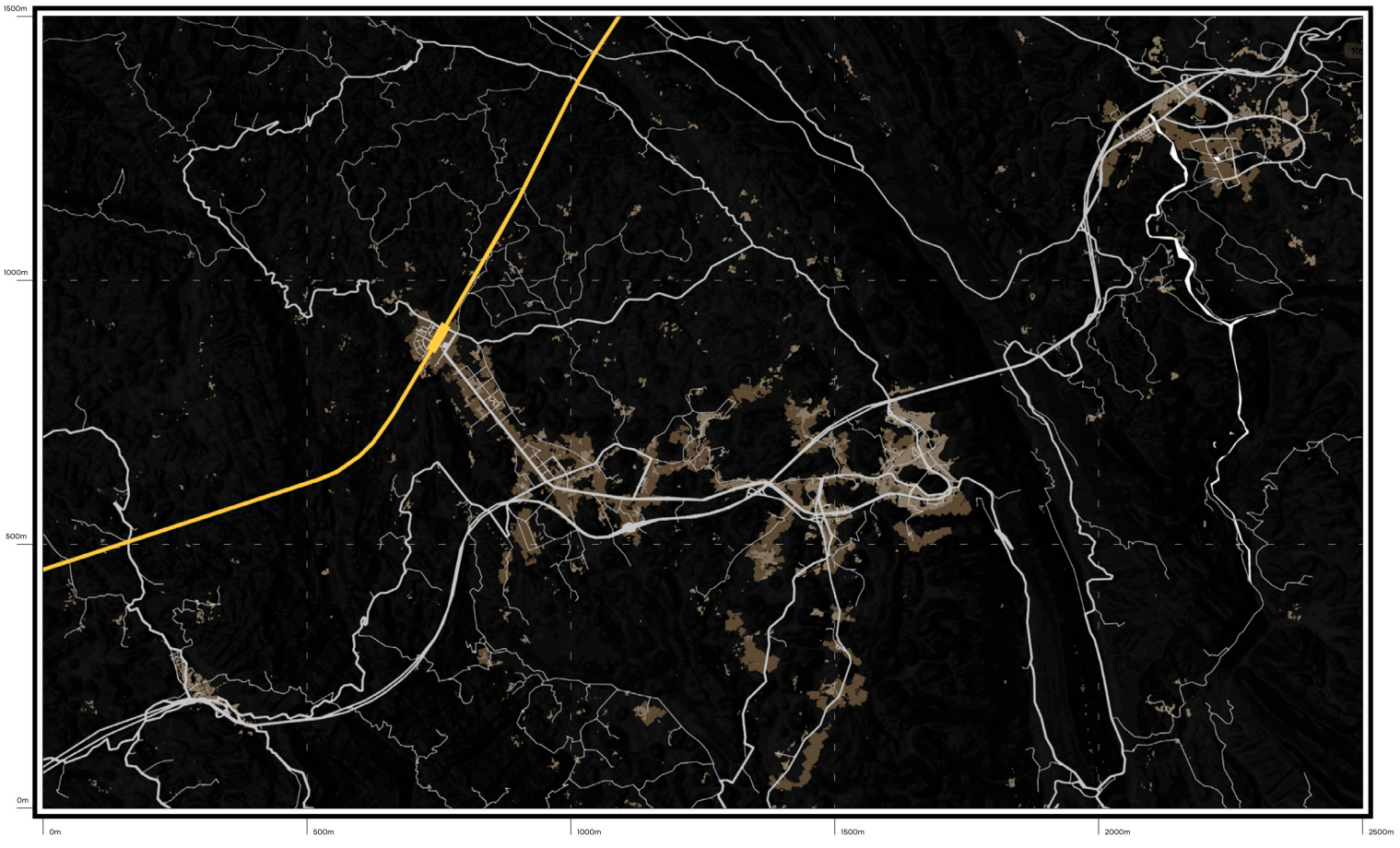


35. Guanling（关岭）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.946432	105.617443	1.050 m	9.4 km

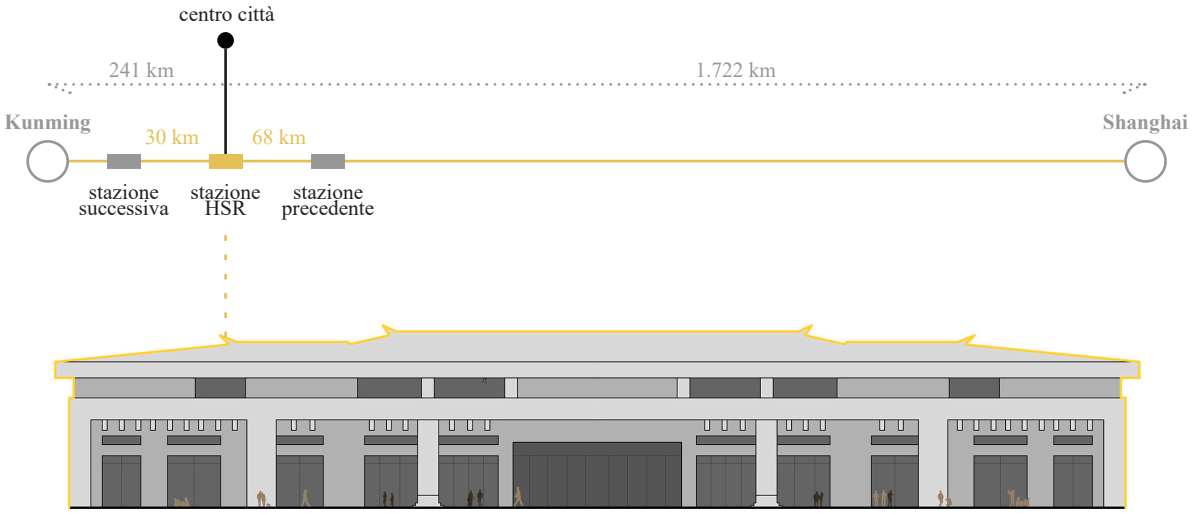


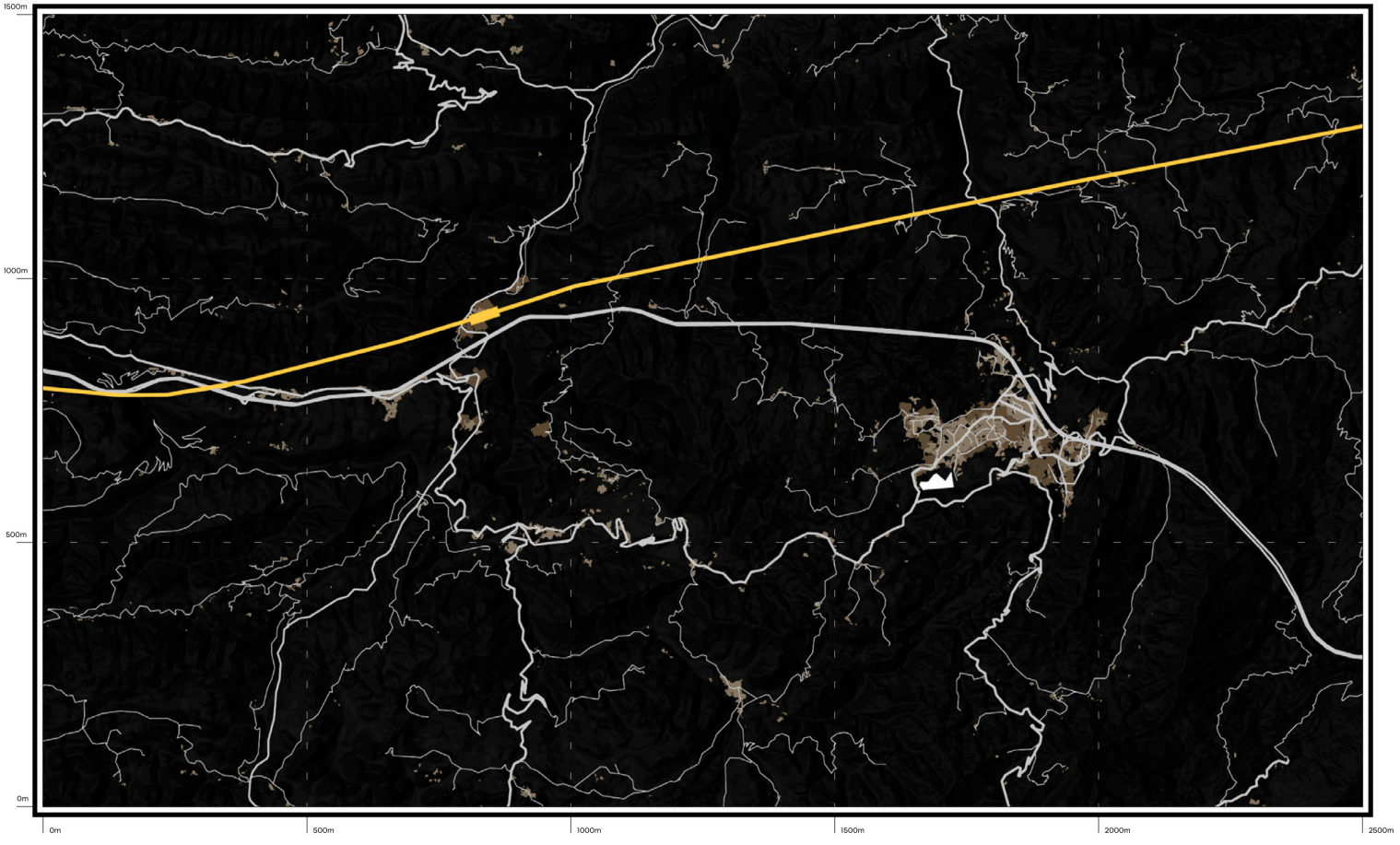


36. Puan（普安县)

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.788258	104.963340	1.580m	9.8 km

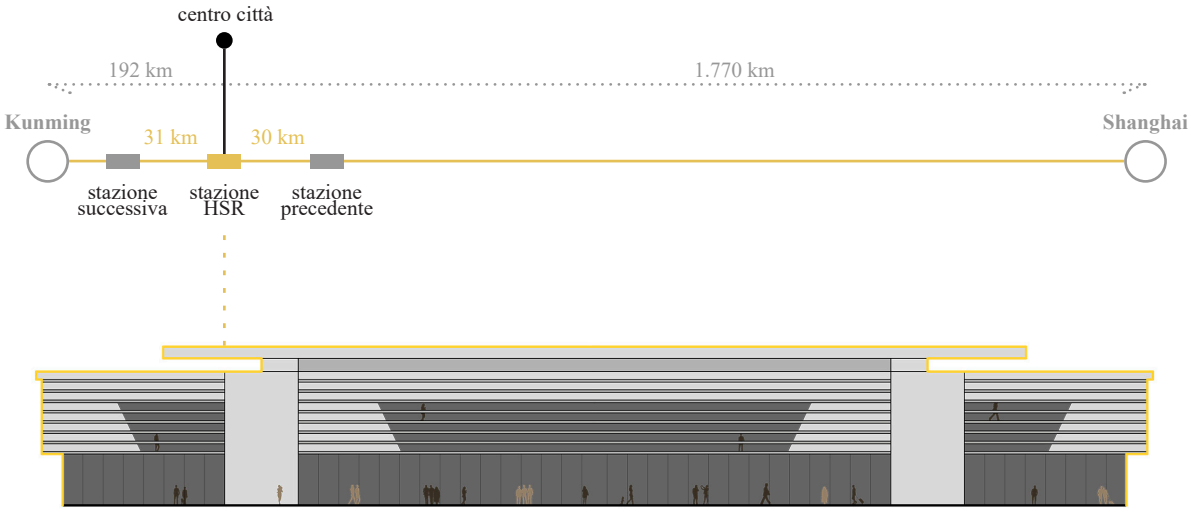


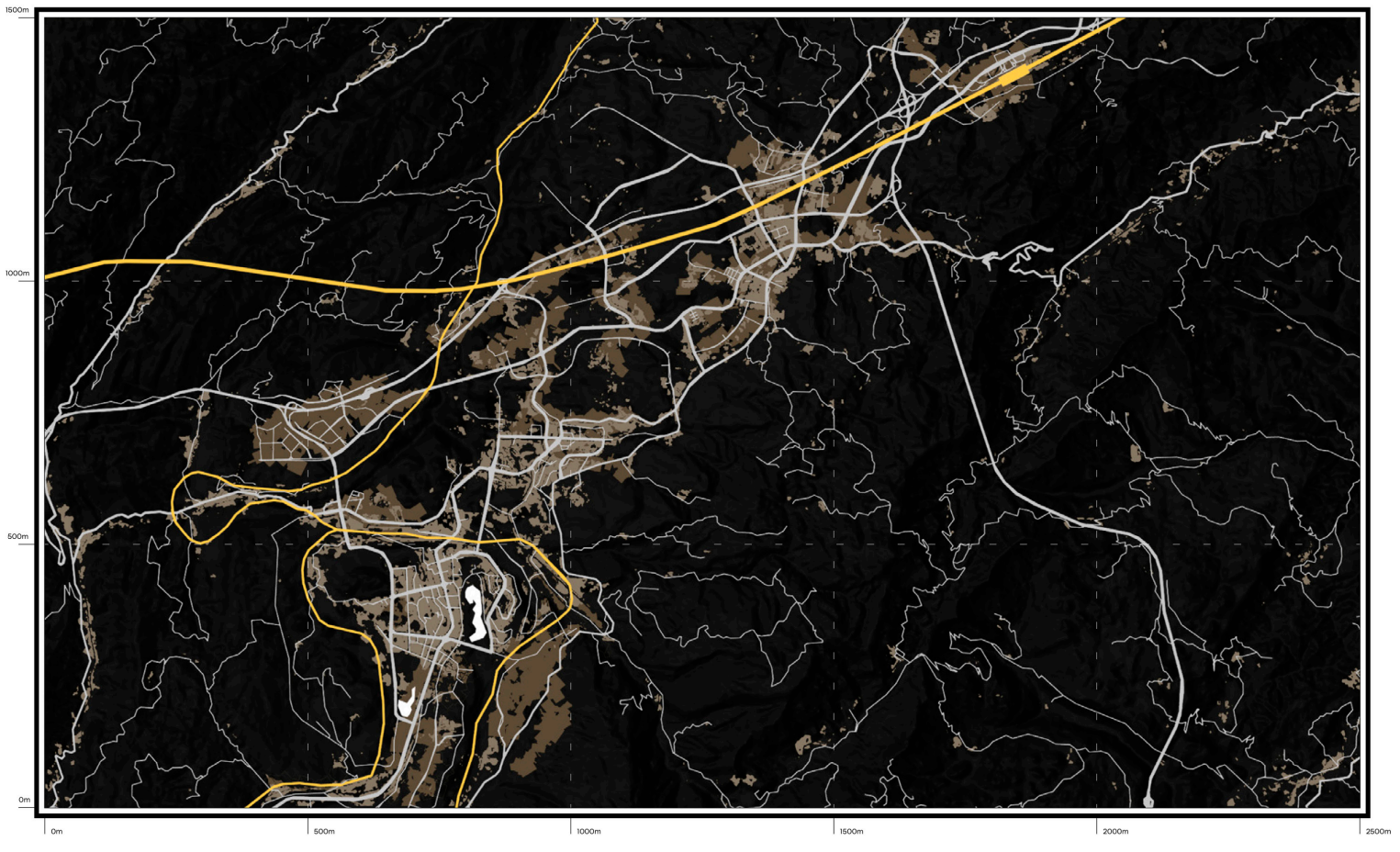


37. Panxian（六盘水）

Guizhou

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.714488	104.472145	1.780 m	13.3 km

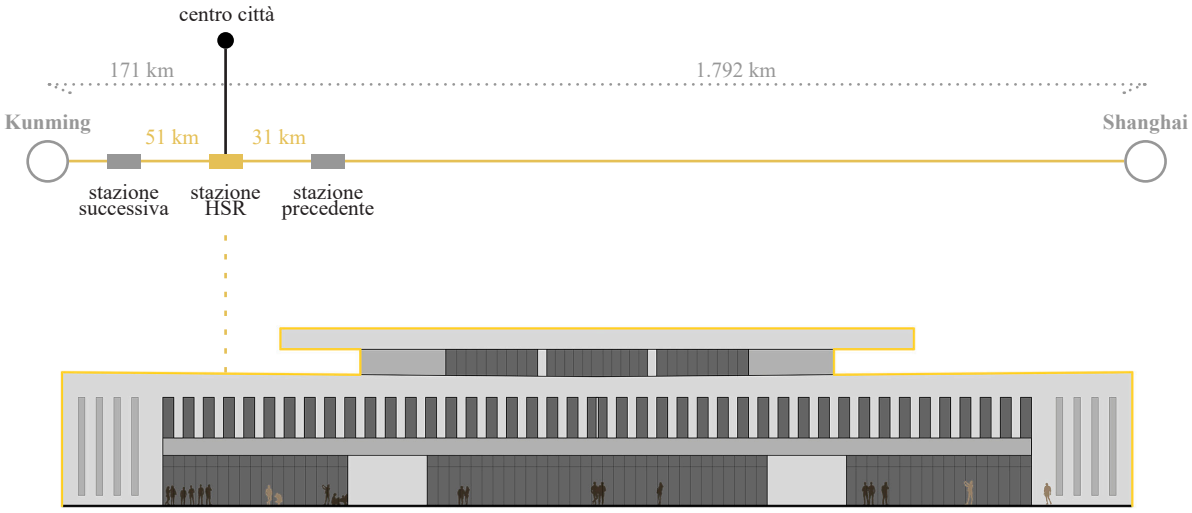


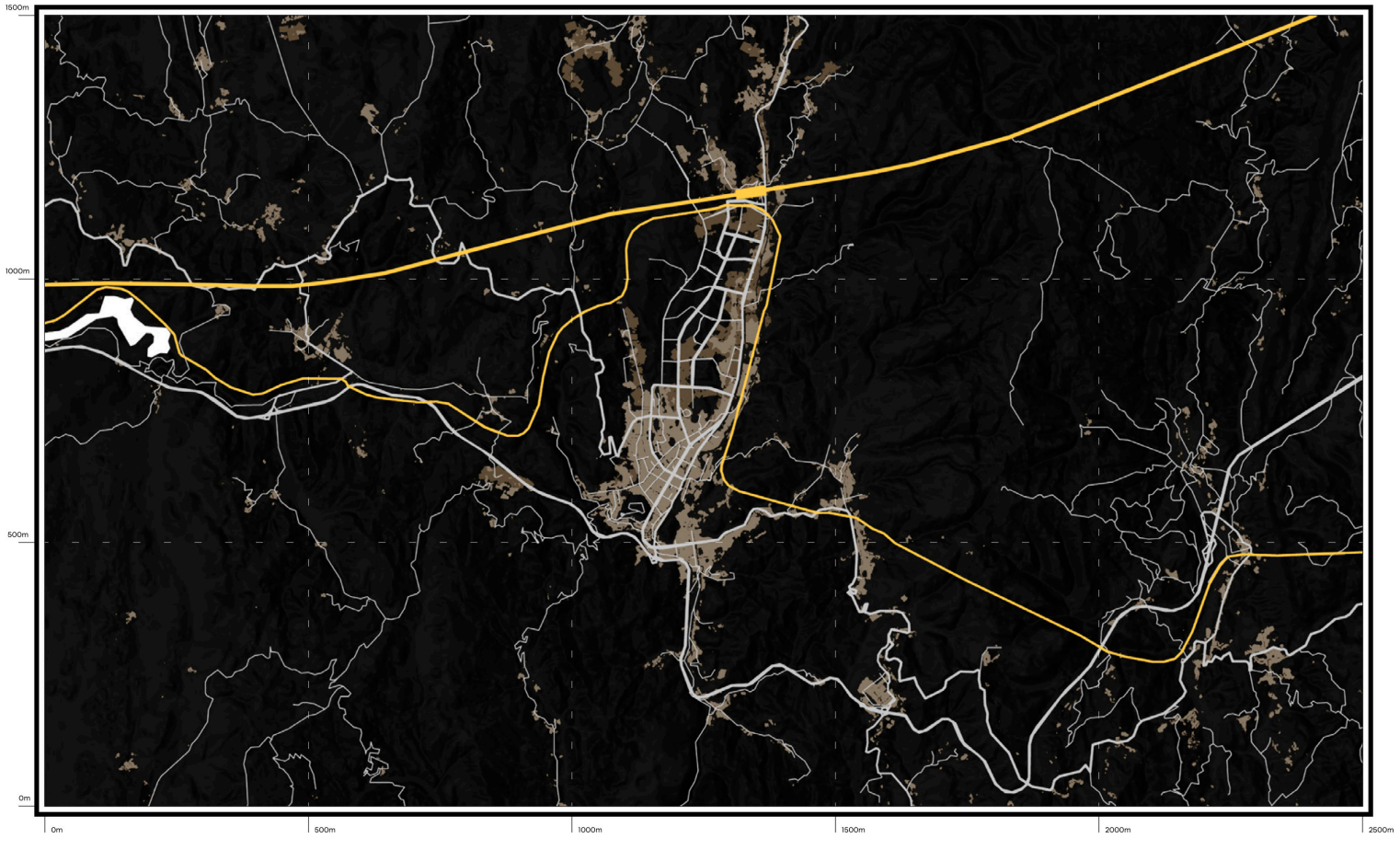


38. Fuyuan（富源县）

Yunnan

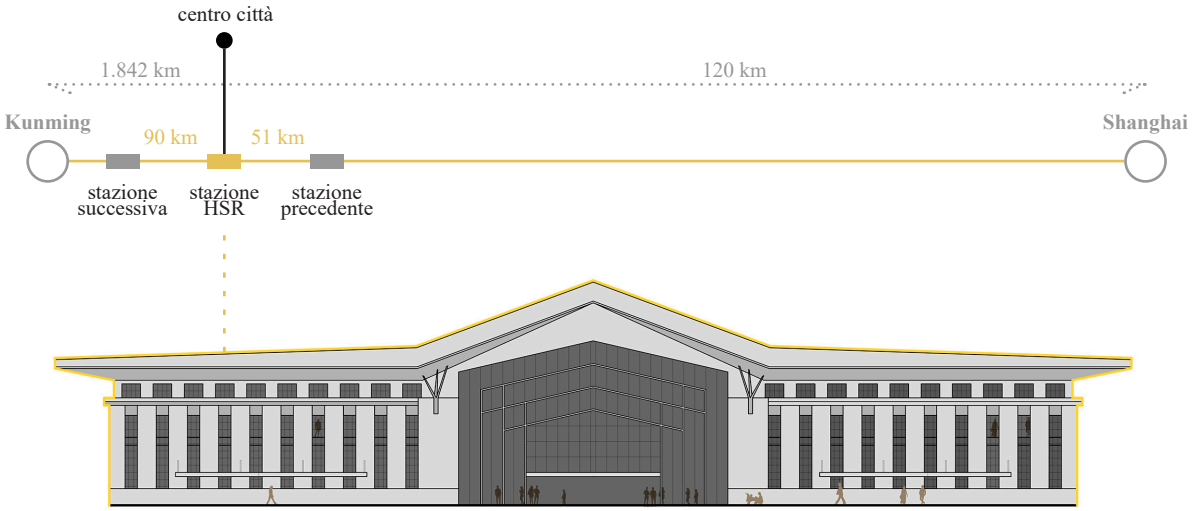
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.676892	104.255358	2.030 m	4.5 km

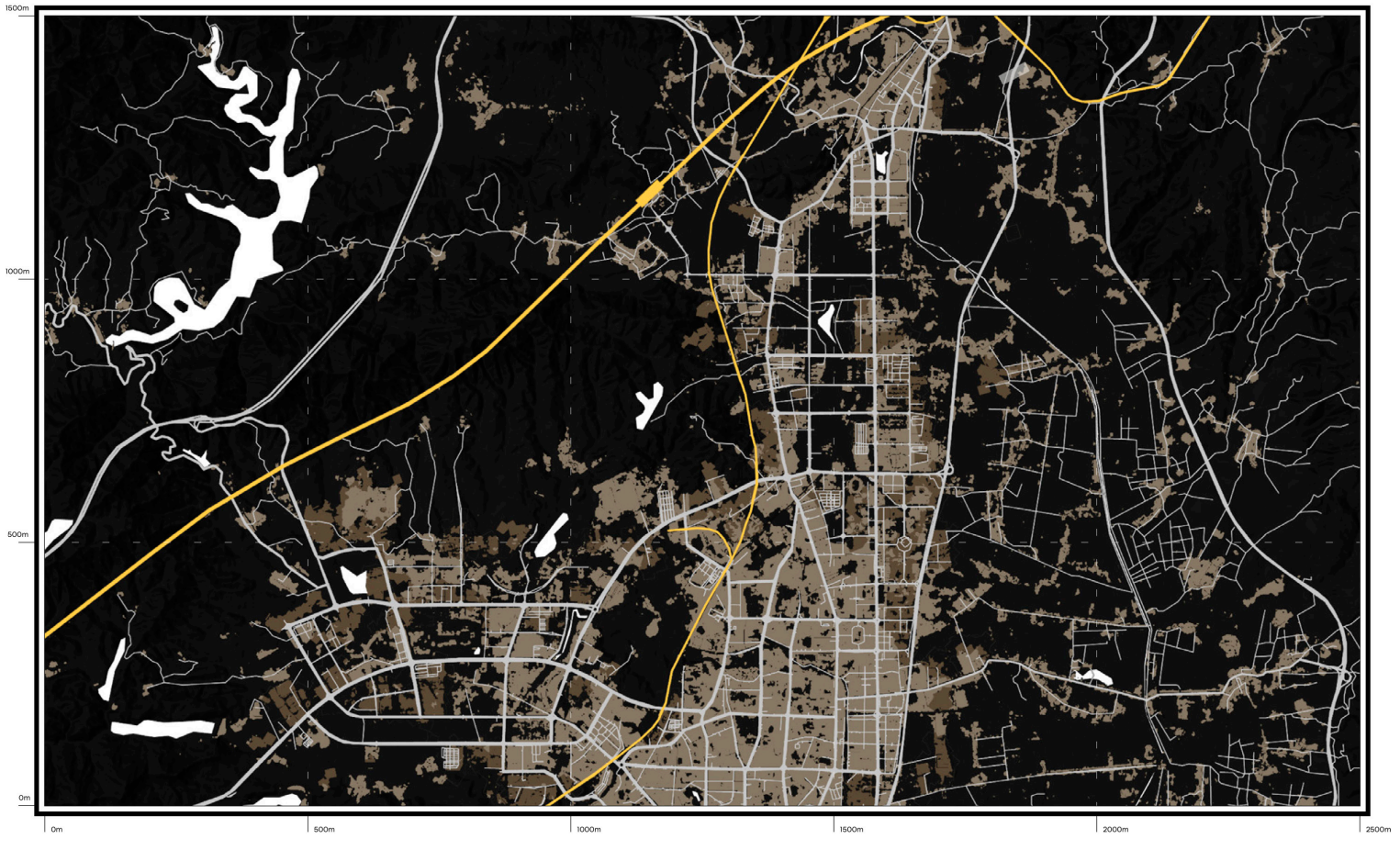




39. Qujing（曲靖）

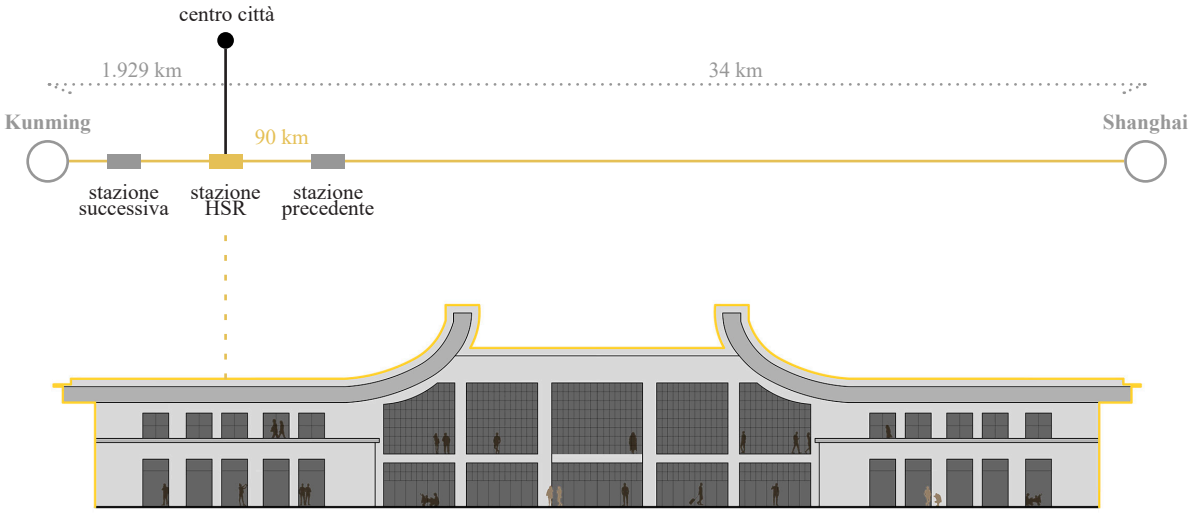
latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.502171	103.789879	1.920 m	10 km

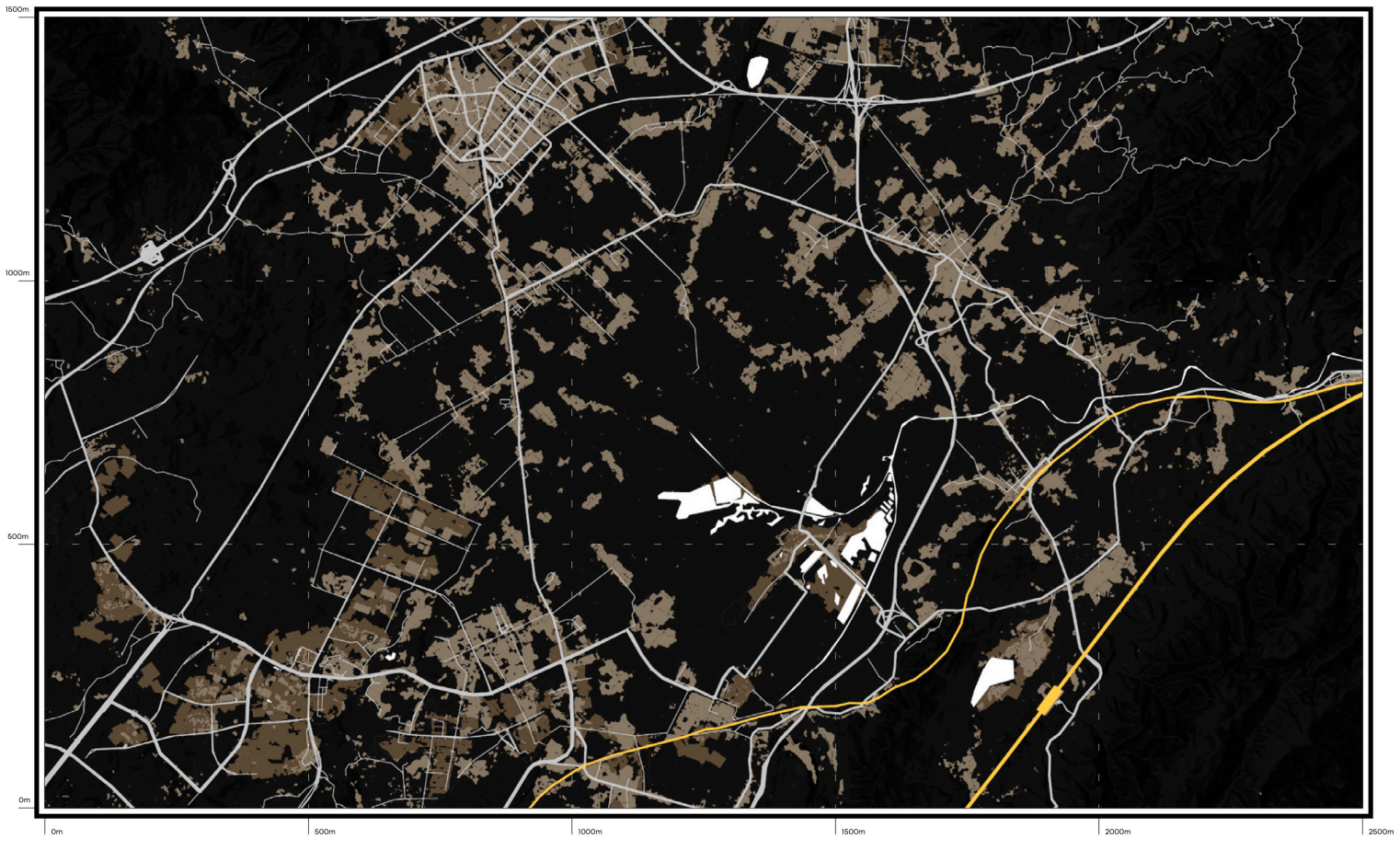




40. Songming（嵩明）

latitudine centro città	longitudine centro città	altitudine s.l.m.	distanza centro città/stazione
25.163132	103.014300	1.880 m	3.1 km





Bibliografia

1. Introduzione

Amin, A., & Graham, S. (1997). "The Ordinary City". *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(4), 411–429.

Amin, A., Thrift, N. (2002). "Cities: Reimagining the Urban." Boston: Polity Press.

Anderson, G., Ge, Y. (2005). "The size distribution of Chinese cities". *Regional Science and Urban Economics*, vol. 35(6), 756–776.

Bell, D., Jayne, M. (2006). *Small cities: Urban experience beyond the metropolis*. Abingdon, UK: Routledge.

Bell, M., Iida. Y. (1997). "Transportation Network Analysis." In *Transportation Network Analysis*.

Bradbury, I., Kirkby, R., Guanbao, S. (1996). "Development and environment: The case of rural industrialization and small-town growth in China". *Ambio*, 25(3), 204–209.

Brenner, N. (2014). Implosions / Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization.

Brenner, N., Schmid, C. (2014). "The 'Urban Age' in Question." *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 38, n. 3, 731–755.

Brenner, N. (2016). (a) “The Hinterland, Urbanized?”. *AD / Architectural Design*, July/August, 118-127.

Brenner, N. (2016). (b) *Stato, Spazio, Urbanizzazione*, ed. and trans. Pullano, T., Guerini Scientifica, Milano.

Brenner, N., Katsikis, N. (2016) “Operational landscapes”. *Journal of Landscape Architecture*. 24, 96-97.

Brenner, N. (2017). *Critique of Urbanization: Selected Essays*. Birkhäuser Verlag GmbH, Basel.

China Statistical Yearbook 2016, National Bureau of Statistics of China.

Cidell, J.; Prytherch, D. (2015) (a cura di). *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*. Routledge. New York.

Corner, J., MacLean. A. (1996). *Taking measures across the American landscape*. New Haven: Yale University Press.

Corner, J. (1999) “The Agency of Mapping: Critique, Speculation and Inquiry” in Cosgrove, D. (a cura di) *Mappings*, London: Reaktion Books.

Couch, D., O’Sullivan, B., Russell, D., McGrail, M., Wallace, G., & Bentley, M. (2020). “An exploration of the experiences of GP registrar supervisors in small rural communities: a qualitative study”. *BMC health services research*, 20(1), 1-8.

Debrezion, G., E. Pels, P. Rietveld. (2007). “The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-Analysis.” *Journal of Real Estate Finance and Economics* 35 (2): 161-180.

Desimini, J., Waldheim, C. (2016) *Cartographic Grounds: Projecting the Landscape Imaginary.* New York: Princeton Architectural Press.

Dodge, M.; Kitchin, R.; Perkins, C. (a cura di) (2011). *Rethinking maps*. London: Routledge.

Dong, L., R. Du, M. Kahn, C. Ratti, and S. Zheng. 2021. ““Ghost Cities” Versus Boom Towns: Do China’s High-Speed Rail New Towns Thrive?” *Regional Science and Urban Economics* 89.

Dong, X., S. Zheng, and M. E. Kahn. 2020. “The Role of Transportation Speed in Facilitating High Skilled Teamwork Across Cities.” *Journal of Urban Economics* 115.

Duan, L., Niu, D., Sun, W., & Zheng, S. (2021). Transportation infrastructure and capital mobility: Evidence from China’s high-speed railways. *Annals of Regional Science*, 67(3), 617-648.

Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. London: Verso.

Enderson, T., Jayne, M. (2012) *Urban theory beyond the west, a world of cities*. Abingdon Oxford, Routledge.

Federighi, V., Carota, F., Migliaccio, M., 2020. “The rearticulation of urban

processes within China's HSR small cities: empirical observations through data-informed diachronic maps" in Talia, M. "La città contemporanea: un gigante dai piedi d'argilla. Atti Urbanpromo 2019" Planum Publisher, 2020.

Fleisher, B. M. (2015). "Urbanization in China". *China Economic Review*, vol. 35.

Hall, P. (2012) "Afterword: On Mapping and Maps". *Design Philosophy Papers*. 10:2, 157-167.

Harvey, D. (2005 "Neoliberalism'with Chinese Characteristics' ." In *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford, Oxford University Press.

Hu, N., G. -L Dai, B. Yan, and K. Liu. (2014). "Recent Development of Design and Construction of Medium and Long Span High-Speed Railway Bridges in China." *Engineering Structures* 74: 233-241.

Huang, Y. et al. (2018). "Exploring Railway Network Dynamics in China from 2008 to 2017", *ISPRS International Journal of Geo-Information*, vol. 7, n. 8. 320.

Immers, B., Egeter, B., Van Nes, R. (2004). "Transport network planning: theoretical notions", in Kutz, M, ed., *Handbook of Transport Engineering*, McGraw-Hill, New York, 2.1-2.33.

Janet, A., Hall P. (2006). *Else/where: mapping new cartographies of networks and territories*. University of Minnesota Design Institute. Minneapolis.

Kendall, P. (2016). "The Location of Cultural Authenticity: Identifying the Real and the Fake in Urban Guizhou". *The China Journal*, 77.

Kendall, P. (2015). "Between big city and authentic village", *City*, vol. 19, n. 5, 665–680.

Kirkby, R. Xiaobin, Z. (1999). "Sectoral and structural considerations in China's rural development". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 90(3), 272–284.

Kirkby, R. Cannon, T. (2013). "Introduction". in Goodman, D. *China's regional development*. London: Routledge.

Kirkby, R. (2018). *Urbanization in China: Town and country in a developing economy 1949-2000 AD*. Routledge, London.

Koolhaas, R. (2006). *Junkspace*. Macerata: Quodlibet Editore.

Koolhaas, R. (2009). "Architectural Performance in Seoul, Where Tradition Coexist with Modern Culture." *Space,* 499, 22-23.

Kuang, W., W. Chi, D. Lu, and Y. Dou. (2014). "A Comparative Analysis of Megacity Expansions in China and the U.S.: Patterns, Rates and Driving Forces." *Landscape and Urban Planning* 132: 121-135.

Lawrence, M., Bullock, R., Liu, Z. (2019) "International development in focus, China's high-speed rail development". *International Bank for Reconstruction and Development*. The World Bank.

Li, H., Wang, Q., Shi, W., Deng, Z., Wang, H. (2015). "Residential clustering and

spatial access to public services in Shanghai". *Habitat International*, 46, 119–129.

Li, S (2012). "Housing Inequalities under Market Deepening: The Case of Guangzhou, China." *Environment and Planning A*, 44 (12), 2852-2866.

Lin, G. C. S. (2003). "Changing discourses in China geography: A narrative evaluation". *Environment and Planning A*, vol. 34, 1809-1831.

Long, H., S. Tu, D. Ge, T. Li, and Y. Liu. (2016). "The Allocation and Management of Critical Resources in Rural China Under Restructuring: Problems and Prospects." *Journal of Rural Studies,* 47: 392-412.

Ma, L. J. C. (2002). "Urban transformation in China, 1949-2000: A review and research agenda". *Environment and Planning A*, vol. 34, 1545-1569.

Oakes, Tim. "Building a Southern Dynamo: Guizhou and State Power." China's Campaign to "Open Up the West". *National, Provincial-level and Local Perspectives*. Ed. David S.G. Goodman. Cambridge: Cambridge University Press, 2004. 171.

Qian, Z. (2017). "Resettlement and adaptation in China's small town urbanization: Evidence from the villagers' perspective", *Habitat International*, vol. 67, 33-43.

Qiao, M. (2016). "Economic linkages of China's small towns: urban-rural integration in a learning economy". The University of Manchester (United Kingdom).

Railisa, (2022). "Railway Statistics Synopsis" [on-line] in UIC Statistics. Disponibile in: https://uic-stats.uic.org [ultimo accesso: 19-02-2023].

Soltani, M.S. (2020). *Spatio-temporal Analysis of Urbanization caused by the New Silk Road*. Master Thesis. University of Wuerzburg.

Sarwar, L. (2017). "The Old Silk Road and the New Silk Road: An Analysis of the Changed Discourse". *THE JOURNAL OF CENTRAL ASIAN STUDIES*, Volume: XXIV. Centre of Central Asian Studies, University of Kashmir.

Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.

Smits, K., Hu, B., Luo, B., Ollero, T., Vashakmadze, E., Rohland, K., Shetty, S., Hoftman, B., Goh, C. (2014). *China Economic Update*, June 2014. China economic update; World Bank, Beijing.

Tacoli, C., & Agergaard, J. (2017). "Urbanisation, rural transformations and food systems: the role of small towns". *International Institute for Environment and Development* (IIED).

Tarpino, A. (2016). *Il paesaggio fragile: l'Italia vista dai margini*. Einaudi. Torino.

Thees, H. (2020). "Towards Local Sustainability of Mega Infrastructure: Reviewing Research on the New Silk Road". *Sustainability*. 12.

Theurillat, T. (2017). "Financing Urban Growth in China", *China Perspectives Online*.

Wang, L., Gu, H. (2019). *Studies on China's High-Speed Rail New Town Planning and Developmen*t. Singapore: Springer.

Wang, L., Gu, H. (2019). *Studies on China's High-Speed Rail New Town Planning and Development*. Springer: Singapore.

Weber, L et al. (2012). "Cartography: methodological approach for producing knowledge on people management". *Cadernos EBAPE.BR*, vol. 10, no. 4.

Wu, J. & Wang, M. (2012). "Ethnic Migrant Workers and Emerging Ethnic Division in China's Urban Labor Market." *Asian and Pacific Migration Journal*. 21. 483-507.

Yang, X., S. Lin, Y. Li, and M. He. (2019). "Can High-Speed Rail Reduce Environmental Pollution? Evidence from China." *Journal of Cleaner Production,* 239.

Zhang, L., Han, S. S. (2009). "Regional disparities in China's urbanization: an examination of trends 1982-2007", *International Development and Planning Review*, vol. 31, n. 4, 355 – 376.

Zhao, P. (2010). "Sustainable Urban Expansion and Transportation in a Growing Megacity: Consequences of Urban Sprawl for Mobility on the Urban Fringe of Beijing." *Habitat International,* 34 (2): 236-243.

Zheng, S., Fu, Y., Liu, H. (2008). "Demand for Urban Quality of Living in China: Evolution in Compensating Land-Rent and Wage-Rate Differentials". *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, vol. 38(3), 194-213.

Zheng, S., Saiz, A. (2016). "Introduction to the special issue "China's urbanization and housing market". *Journal of Housing Economics*, vol. 33, 1–3.

Zheng, S., Wang, J., Dong, L. (2020). "Urban Network and Vibrancy." *Habitat International,* 106.

Zhou, D., Hu, J., Wang, L., Lin, Z. (2015). "Assessing urbanization quality using structure and function analyses: A case study of the urban agglomeration around Hangzhou Bay (UAHB), China". *Habitat International*, 49, 165–176.

2. Infrastructureland

Aglietta, M., Bai, G. (2016). "China's 13th Five-Year Plan. In Pursuit of a "Moderately Prosperous Society". *CEPII Policy Brief.* 12, 2016.

Brenner, N. (2016). "The Hinterland, Urbanized?" in *AD / Architectural Design*, July/August, 118-127.

Brenner, N. (2014) (a cura di.). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: Jovis.

Brenner, N.; Schmid, C. (2014). "The 'Urban Age' in Question" in *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 3, vol. 38, 731–755.

Cattaneo, T. (2016). *Study on Architecture and Urban Spatial Structure in China's Mega-Cities Suburbs*. Mantova: Universitas Studiorum.

Chan, K. W. (2010). "Fundamentals of China's Urbanization and Policy". *The China Review*, vol. 10, n. 1, 63-93.

Chan, K. W., Zhang, L. (1999) "The Hukou System and Rural-Urban Migration in China: Processes and Changes" in Pringel, T. *The China Quarterly*. Cambridge: Cambridge University Press.

Chang, K. N. (1975) C*hina's Struggle for Railway Development*. New York: Da Capo Press.

Chen, M., Liu, W., Tao, X. (2013). "Evolution and assessment on China's urbanization 1960 – 2010: Under-urbanization or over-urbanization?". *Habitat International*. n.38, pp: 25-33.

Chen, S., Zeng, S., Xie, C. (2000). "Remote Sensing and GIs for Urban Growth Analysis in China" in *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, vol. 5, n. 66, 593-598.

Chen, Z. (2012). "La stazione ferroviaria tra architettura e città. Il caso Cinese e i modelli occidentali: tipo, composizione, carattere". PhD thesis. Politecnico di Milano.

Chena, C., D'Alfonso, T., Guoc, H., Jiangd, C. (2018). "Graph theoretical analysis of the Chinese high-speed rail network over time Research". *Transportation Economics*, 72, 3–14.

Chuang, M., Johnson, W. (2011). "Hop on board": the importation and future development of high-speed rail (HSR) in China". *Journal of Technology Management in China*, 6.

Cohen, P. (1984) *Discovering History in China: American Historical Writing on the Recent Chinese Past*. New York: Columbia University Press.

Comtois, C. (1990). "Transport and territorial development in China 1949–1985". *Modern Asian Studies*, n. 24, 777–818.

Escherick, J. W. (1999) (a cura di.). *Remaking the Chinese City: Modernity and National Identity, 1900-1950*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

Foucault, M. (1971). *L'archeologia del sapere.* Tradotto da Bogliolo, G. Milano: Rizzoli.

Ginsburg, N. S. (2017). "Sviluppo ferroviario della Manciuria". *Trimestrale dell'Estremo Oriente*, vol. 8, n. 4, 398–411.

Freeman, M. (1999) *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven, CT: Yale University Press.

Golley, J., Song, L. (2011). *Rising China Global Challenges and Opportunities - China Update Series*. Canberra: ANU Press.

Guo, H., Chen, C., Dong, X., Jiang, C. (2021). "The evolution of transport networks and the regional water environment: the case of Chinese high-speed rail". Regional Studies.

Haixiao, P., Ya, G., (2019). "Development of high-speed rail in the people's republic of China". *Asian Development Bank Institute*, 959.

Han, S. S., Yan, Z. (1999). "China's Coastal Cities: Development, Planning and Challenges". *Habitat International*, 23, 217-229.

Hansen, W. G. (1959). "How accessibility shapes land use". *Journal of the American Institute of Planners*, 25, 73–76.

Huenemann, R. (1894) *The Dragon and the Iron Horse: The Economics of Railroads in China, 1876–1937*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Jin, F., Dai, T., Jiao, E. (2005). "Modelling economic effect of transport investment in China". *Journal of the China Railway Society*, 27, 9–14.

Johnson, I. (2013). "China's Great Uprooting: moving 250 million Into City"

[on-line] in *The New York Times*. Disponibile in: https://www.nytimes.com/2013/06/16/world/asia/chinas-great-uprootingmoving-250-million-into-cities.html [Ultimo accesso: 05/10/2020].

Kendall, P. (2015). "Between big city and authentic village" in *City*, 5, 19, 665–680.

Kennedy, S., Johnson, C. (2016). *Perfecting China, Inc.: China's 13th Five-Year Plan*. Washington: Center for Strategic & International Studies.

Kirkby, R. J. R. (1985), *Urbanization in China: Town and country in a developing economy 1949-2000 AD*. London: Croom Helm.

Koolhaas, R. (2001). *The Great Leap Forward.* Cologne: Taschen.

Kung, J. K., Lin, Y. (2007). "The Decline of Township-and-Village Enterprises in Chinas' Economic Transitions". *World Development*, 4(35), 569-584.

Lai, H. (2002). "China's Western Development Program: Its Rationale, Implementation, and Prospects". *Modern China*, 28 432-468.

Lawrence, M., Bullock, R., Liu, Z. (2019). *China's High-Speed Rail Development. International Development in Focus Washington*. D.C. World Bank Group.

Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.

Li, H., Strauss, J., Liu, L. (2019). "A Panel Investigation of High-Speed Rail (HSR) and Urban Transport on China's Carbon Footprint". *Sustainability*, 11, 2011.

Li, X. N. (2010). "Towards Chimerican Urbanism". In *Noever*, Peter; Meyer, Kimberli. (a cura di.) Urban Future Manifestos. Ostfieldem: Hatje Cantz, 108-109.

Ma, L. J. C., Lin, C. (1993). "Development of Towns in China: A Case Study of Guangdong Province". *Population and Development Review*, n.19, vol.3, 583-606.

McGee, T., Lin, G. C. S., Marton, A. M., Wang, M. Y. L., Wu, J. (2007). *China's Urban Space: Development under market socialism*. London: Routledge.

Meyskens, C. (2015) "Third front railroads and industrial modernity in late Maoist China", *Twentieth-Century China*, 40(3), 238-260.

Naughton, B. (1998). “The Third Front: Defence Industrialization in the Chinese Interior”. *The China Quarterly*,115, 351-386.

Pong, D. (2008). “Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway, 1877”. Published online by Cambridge University Press.

Qian, Z. (2017). “Resettlement and adaptation in China’s small town urbanization: Evidence from the villagers’ perspective”. *Habitat International*, 67, 33-43.

Qian, Z., Xue, J. (2017). “Small town urbanization in Western China: Villager resettlement and integration in Xi’an”. *Land Use Policy*, 68, 152-159.

Ren, X. (2011). *Building Globalization: Transnational Architecture Production in Urban China.* Chicago: University of Chicago Press.

Shen, J. F. (2006). “Understanding dual-track urbanization in post- reform China: Conceptual framework and empirical analysis”. *Population, Space and Place*, 12(6), 497–516.

Shen, J. F., Wong, K., Feng, Z. (2002). “State-sponsored and spontaneous urbanization in the Pearl River Delta of South China, 1980–1998”. *Urban Geography*, 23(7), 674–694.

Shi, J., Hussain, M., Kong, X. (2019). “Mode choice among university students in Beijing as tourists-high-speed railway (HSR) versus air transportation (AT)”.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). *World Urbanization Prospects*: The 2018 Revision. [on-line] Disponibile in: https://population.un.org/wup/ [ultima consultazione: 03/03/2020].

Wang, G. T., Hu, X. (1999). “Small town development and rural urbanization in China”. *Journal of Contemporary Asia*, 29(1), 76-94.

Wang, L., Gu, H. (2019). *Studies on China’s High-Speed Rail New Town Planning and Development*. Berlin: Springer.

Wang, X. (2011) “The route of urbanization in China from an international perspective”. In Golley, J., Song, L. *Rising China Global Challenges and Opportunities - China Update Series*. Canberra: ANU Press.

Wang, Y. P. (2012). *New Trend of Urbanization in China: Land and Housing Development in Suburban Areas and Small Towns*. Cambridge and Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy.

Wang, J., Jiao, J., Du, C., Hu, H. (2015). “Competition of spatial service hinterlands between high-speed rail and air transport in China: Present and future trends”. J*ournal of Geographical Sciences*, 25.

Wang, J., Jin, F., Moa, H., Wang, F. (2009). “Spatiotemporal evolution of China’s railway network in the 20th century: An accessibility approach”. *Transportation Research part A: Policy and Practice*. 43(8), 765-778.

Wang, D., Wang, L., Chen, T., Lu, L., Niu, Y., Lew, A. (2016). “HSR mechanisms and effects on the spatial structure of regional tourism in China”. J*ournal of Geographical Sciences*, 26.

Watters, R. F., Mcgee, T. G. (1997). *Asia-Pacific. New Geographies of the Pacific Rim*. Londra: Hurst & Company.

Wu, Y., Luo, J., Zhang, X., Skitmore, M. (2016). "Urban growth dilemmas and solutions in China: Looking forward to 2030". *Habitat International*, 56, 42-51.

Xue C. Q. L. (2010) "World Architecture in China". *Joint Publishing* (H.K.)

Xi, J., Mejias Villatoro, P. (2020). "The Phenomenology of a Railway Expedition in China: The Gate, the Station, the Journey and the Arrival ", *Ambiances*.

Xu, W., Huang, Y. (2019). "The correlation between HSR construction and economic development – Empirical study of Chinese cities". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 126.

Yang, H.C.A., Dobruszkesb, F., Wangc, J. D., Dijsta, M., Wittea, P. (2018). "Comparing China's urban systems in high-speed railway and airline networks". *Journal of Transport Geography*, 68, 233-244.

Yang, H., Dijst, M., Witte, P., Ginkel, H., Yang, W. (2017). "The Spatial Structure of High Speed Railways and Urban Networks in China: A Flow Approach: The Spatial Structure of HSRs and Urban Networkers in China". *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 109.

Yang, J., Guo, A., Li, X., Huang, T. (2018). "Study of the Impact of a High-Speed Railway Opening on China's Accessibility Pattern and Spatial Equality". *Sustainability*, 10(8), 2943.

Yeh, A., Xu, J., Liu, K. (2011). "China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends". *Urbanization and emerging population*, 5.

Zhang, K. (2017). "Urbanization and Industrial Development in China". In Zongli, T. *China's Urbanization and Socioeconomic Impact*. Singapore: Springer.

Zhang, L., Han, S. S. (2009). "Regional disparities in China's urbanization: an examination of trends 1982- 2007". *International Development and Planning Review*, 31(4), 355 – 376.

Zhang, L. (2008). "Conceptualizing China's urbanization under reforms". *Habitat International*,32, 452–470.

Zhu, J. (2009). *Architecture of Modern China: A historical critique*. London: Routledge.

Zhu, J. (2004). *Chinese spatial strategies: Imperial Beijing 1420–1911*. London: Routledge.

Zhu, Y. (2000). "In Situ Urbanization in Rural China: Case Studies from Fujian Province". *Development and Change*, 31(2), 413-434.

3. Shanghai-Kunming

AHFE 2020. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, vol 1212. Cham: Springer.

Bærenholdt, J.; Haldrup, M.; Urry, J. (2004). *Performing Tourist Places*. London: Routledge.

Chen, C. L.; Hicchilometrian, R.; Saxena, S. (2015). "Improving Interchanges: Toward Better Multimodal Railway Hubs in the People's Republic of China". *Asian Development Bank*.

Cheng, J.; Chen, Z. (2021). "Impact of high-speed rail on the operational capacity of conventional rail in China". *Transport Policy*, 110, 354-367.

Chia-pin, L. (1930). "History of the Chinese Eastern Railway: A Chinese Version". *Pacific Affairs*, 3 (2), 188-211.

Ding, A. J., X. Huang, W. Nie, J. N. Sun, V. -M Kerminen, T. Petäjä, H. Su, et al. 2016. "Enhanced Haze Pollution by Black Carbon in Megacities in China." *Geophysical Research Letters,* 43 (6), 2873-2879.

Dobruszkes, F., Dehon, C; Givoni, M. (2014). "Does European High-Speed Rail Affect the Current Level of Air Services? An EU-Wide Analysis.". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 69, 461–75.

Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. London: Verso.

Easterling, K. (2018) *Medium Design*. Strelka Press (Kindle edition).

Ellman, B.A. & Kotkin, S. (2015) (a cura di) *Manchurian Railways and the Opening of Chiana. An International History*. New York: Routledge.

Fan, Y.J. (2011). "The Importance of China's High-Speed Railway Development: From a Strategic Perspective.". *Integrated Transport*, 10, 34–36.

Feng, C. A. (2009). "Impact Analysis of High-Speed Rail Construction on Urban Development." China Urban Planning Annual Conference, Tianjin 2009. *Urban Planning Society of China*, 175–84.

Givoni, M. (2006). "Development and Impact of the Modern High-Speed Train: A Review.". *Transport Reviews*, 26 (5), 593–611.

Gutiérrez, J.; González, R.; Gómez, G. (1996). "The European high-speed train network: predicted effects on accessibility patterns". *Journal of Transport Geography*, 4, 227–238.

Han, S. S. (2010). "Urban expansion in contemporary China: What can we learn from a small town?". *Land Use Policy*, 3 (27), 780-787.

Hansen, W.G. (1959). "How accessibility shapes land use". *Journal of the American Institute of Planners*, 25, 73–76.

Huang, Y.; Zong, H. (2022). "The intercity railway connections in China: A comparative analysis of high-speed train and conventional train services". *Transport Policy*, 120, 89-103.

Li, L.; Dong, L.; Ren, J. (2015). "Industrial symbiosis as a countermeasure for resource dependent city: A case study of Guiyang, China". *Journal of Cleaner Production*, 107, 252-266.

Lu, J.; Song, J. T.; Liang, Y. S.; Xu, J. (2013). "The Simulation of Spatial Distribution Patterns of China's HSR-Economic Zones Based on the 2D Time-Space Map.". *Acta Geographica Sinica*, 68 (2), 147–58.

Jin, F.; Wang, J. (2004). "Railway network expansion and spatial accessibility analysis in China: 1906-2000". *Acta Geografica Sinica*, 2.

Keeble, D.; Owens, P.L.; Thompson, C. (1981). "Regional accessibility and economic potential in the European community". *Regional Studies*, 16, 419–432.

Li, S., Gong, J., Deng, Q., & Zhou, T. (2018). "Impacts of the Qinghai–Tibet Railway on accessibility and economic linkage of the Third Pole". *Sustainability*, 10 (11), 3982.

Li, S.M.; Shum, Y.M. (2001). "Impacts of the national trunk highway system on accessibility in China". *Journal of Transport Geography*, 9, 39–48.

Ministry of Transport of the PRC. China Railway Year Book. Beijing. [on-line] (Accessed 28 April 2019)

Meng, D.; Lu, Y. (2011). "Impact of high-speed railway on accessibility and economic linkage of cities along the railway in Henan Province, China.". *Sci. Geogr. Sin*, 31(5), 537-543.

Mostowfi, S.; Buttlar, W. (2020). "Vehicle to Infrastructure and Human to Infrastructure. Models for Smart Civil Infrastructure Systems" in: Stanton, N. (a cura di) *Advances in Human Aspects of Transportation, Atti del convegno AHFE 2017 International Conference on Human Factors in Transportation*, July 17−21, 2017, Los Angeles.

Murayama, Y. (1994). "The impact of railways on accessibility in the Japanese urban system". Journal of Transport Geography, 2, 87–100.

Perl, A.; Goetz, A.R. (2014). "Corridors, hybrids and networks. The global development strategies for high speed rail". *Journal of Transport Geography*, 42.

Pooler, J.A. (1995). "The use of spatial separation in the measurement of transportation accessibility". *Transportation Research Part A*, 29, 421–427.

Royle, S.; Scott, D. (1996). "Accessibility and the Irish Islands". J*ournal of Geographical Association*, 81, 111–119.

Shao, Y.; Economist China Business Promotion Department (2012). "The benefit to China of implementing its "Plan for the development of a modernized comprehensive transport system (2016-2020)" and its expected outcomes". P.h.D., Mizhuo Bank.

Sohn, J. (2006). "Evaluating the significance of highway network links under the flood damage: an accessibility approach". *Transportation Research Part A*, 40, 491–506.

Spence, N.; Linneker, B. (1994). "Evolution of the motorway network and changing levels of accessibility in Great Britain". J*ournal of Transport Geography*, 2, 247–264.

Tapp, N. (2003). *The Hmong of China*. Leiden: Brill.

Tian, M.; Li, T.; Yang, S.; Wang, Y.; Fu, S. (2019). "The Impact of High-Speed Rail on the Service-Sector Agglomeration in China". *Sustainability*, 11, 2128.

Tierney, S. (2012). "High-Speed Rail, the Knowledge Economy and the Next Growth Wave." *Journal of Transport Geography*, 22, 285–87.

Wang, J.; Jin, F.; Mo, H.; Wang, F. (2009). "Spatiotemporal evolution of China's railway network in 20th century: An accessibility approach". *Transport Research Part A*, 43, 765 – 778.

Wang, L.; Gu, H. (2019). *Studies on China's High-Speed Rail New Town Planning and Development*. Singapore: Springer.

Wu, J.; Nash, C.; Wang, D. (2014). "Is High Speed Rail an Appropriate Solution to China's Rail Capacity Problems?". *Journal of Transport Geography*, 40, 100–11.

Wu Y. et al. (2016), "Urban growth dilemmas and solutions in China: Looking forward to 2030". *Habitat International*, 56, 42-51.

Wu, W., Cao, Y. H., Liang, S. B., & Cao, W. D. (2009). "The accessibility pattern of railway passenger transport network in China". *Geographical Research*, 28(5), 1389-1400.

Xiao, Y.; Guo, L.; Sang, W. (2020). "Impact of Fast Urbanization on Ecosystem Health in Mountainous Regions of Southwest China". *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17 (826).

Xinshuo, H. (2019). "High-Speed Railway and City Tourism in China: A Quasi-Experimental Study on HSR Operation". *Sustainability*, (11) 1512.

Xue, X; Schmid, F. & Smith, R.A. (2002). "An introduction to China's rail transport Part 1: History, present and future of China's railways". In *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers Part F. Journal of Rail and Rapid Transit*, 216(3), 153-163.

Zhai, S., Jacob, D. J., Wang, X., Shen, L., Li. K., Zhang, Y., Gui, K., Zhao, T., Liao, H. (2019). "Fine Particulate Matter (PM2.5) Trends in China, 2013-2018. Separating Contributions from Anthropogenic Emissions and Meteorology." *Atmospheric Chemistry and Physics*, 19 (16), 11031-11041.

Zhang, H., Y. Wang, J. Hu, Q. Ying, and X. -M Hu. 2015. "Relationships between Meteorological Parameters and Criteria Air Pollutants in Three Megacities in China." *Environmental Research*, 140: 242-254.

Zhang, W., Nian, P., & Lyu, G. (2016). "A multimodal approach to assessing accessibility of a high-speed railway station". *Journal of Transport Geography*, 54, 91-101.

Zhao, Y.; Li, X. (2016). "Spatial Correlation between Type of Mountain Area and Land Use Degree in Guizhou Province, China". *Sustainability*, 8 (849).

4. *Rural small towns*

Bell, D.; Jayne, M. (2006). *Small cities: Urban experience beyond the metropolis*. Abingdon, UK: Routledge.

Blecher, M. (2008). "Into Space: The Local Developmental State, Capitalist Transition and the Political Economy of Urban Planning in Xinji." in *City*, 12 (2), 171–182.

Brenner, N. (2014). *Implosions / Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*.

Cartier, C. 2005. "Regional Formations and Transnational Urbanism in South China." In Wang, J. (a cura di) *Locating China: Space, Place, and Popular Culture*. London: Routledge

Chang, S. T., Ye, Q. (2009). "Planning and System Optimization Design of Railway Passenger Transfer Hub – Take Wuchang Railway Station Planning and Design of Integrated Transport Hub as an Example." *Urban Planning Forum 7*: 197–201 (in Chinese).

China Statistical Yearbook (2017) [onlive version]: Stats.gov.cn. Retrieved 2018-12-29.

Chen, C. L., Peter, H. (2011). "The Impacts of High-Speed Trains on British Economic Geography: A Study of the UK's InterCity 125/225 and its Effects." *Journal of Transport Geography,* 19, 689–704.

Chen, S., Zeng, S., Xie, C. (2000). "Remote Sensing and GIs for Urban Growth Analysis in China". *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, 66.

Chen, Z., Haynes, K.E. (2015). *Chinese Railway in the Era of High-Speed.* UK: Emerald.

Cheng, T.; Selden, M. (1994). "The Origins and Social Consequences of China's Hukou System". *The China Quarterly*, 139, 664-668.

Davis, Deborah. 2000. "Introduction: A Revolution in Consumption." In Davis, D. (a cura di) *The Consumer Revolution in Urban China*, 1–22. Berkeley: University of California Press.

Edensor, T.; Jayne, M. (2012) *Urban Theory Beyond the West*. London and New York: Routledge.

Fang, C.; Yu, D. (2016) *China's New Urbanization*. Berlin and Beijing: Springer.

Fløysand, F.; Jakobsen, S. E. (2007), "Commodification of Rural Places: A Narrative of Social Fields, Rural Development, and Football" in *Journal of Rural Studies*, 2 (23), 206-221.

Governa, F.; Sampieri, A. (2020). "Urbanization processes and new towns in contemporary China: A critical understanding form a decentred view". *Urban Studies*, 57 (2), 366-382.

Gu C., Li Y., Han S. S. (2015), "Development and transition of small towns in rural China" in *Habitat International*, 50, 110-119.

Gupta, A., (2015). "Definitions", The Stanford Encyclopedia of Philosophy (Summer 2015 Edition), Edward N. Zalta (ed.), URL *https://plato.stanford.edu/archives/sum2015/entries/definitions*

Harvey, D (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press

Hoggart .K.; Paniagua. A. (2001), "What rural restructuring?" in *Journal of Rural Studies*, 1 (17), 41– 62.

Huifeng, H. (2022). "China's urbanisation push could be at a 'bottleneck', with slowest migration growth rate in quarter-century" in China Macro Economy – online version 28-02-2022: *https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3168678/chinas-urbanisation-push-could-be-bottleneck-slowest*

Jiang, B., Chu, N. C., Xiu, C. L., Zhao, Y. H., Luo, C., Zhang, W. Q., Wang, Y. D. (2017). "Spatial Differences of the Accessibility Impact in the Less Developed Regions: A Case of Harbin-Dalian and Zhengzhou-Xi'an High Speed Rails." *Human Geography,* 32 (2): 88–94 (in Chinese).

Johnson, I. (2013). "China's Great Uprooting: Moving 250 million Into Cities" in *The New York Times* – online version 15-06-2013: *https://www.nytimes.com/2013/06/16/world/asia/chinas-great-uprooting-moving-250-million-into-cities.html*

Kirkby R. J. R. (1985), *Urbanisation in China: Town and country in a developing economy 1949-2000 AD*. London: Croom Helm.

Mazza, M. (2009). *Decentramento e governo locale nella Repubblica popolare cinese.* Milano: Giuffrè Editore.

Miller, T. (2012) *China's Urban Billion*. London: Zed Books.

Mullich, J. (2021) "China's 'Second-Tier' Cities Take Off" *Wall Street Journal*

Naughton, B. (1988). "The Third Front: Defence Industrialization in the Chinese Interior." in *The China Quarterly*, 115, 351-86.

Naughton B. (1995), "Cities in the Chinese economic system: Changing roles and conditions for autonomy" in Davis, D. et al. (a cura di) *Urban spaces in contemporary China*, Cambridge University Press, New York, 61- 89.

Pile, S. (1999). "What Is a City?", in Massey, D.; Allen, J.; Pile, S. (a cura di) *City Worlds*, 3–52. London: Routledge.

Pili, G. (2019). "Toward a Philosophical Definition of Intelligence". *The International Journal of Intelligence Security and Public Affairs*, 21(2),162-190.

Qian, Z. (2017). "Resettlement and adaptation in China's small town urbanization: Evidence from the villagers' perspective", *Habitat International*, 67, 33-43.

Qian, Z., Xue, J., (2017). "Small town urbanization in western China: villager resettlement and integration in Xi'an", *Land Use Policy*, 68, 152-159.

Ren X (2013) *Urban China*. Cambridge: Polity Press.

Rolandsen, U. M. H. (2011). *Leisure and Power in Urban China: Everyday Life in a Chinese City*. London: Routledge.

Shue, V. (1995). "State Sprawl: The Regulatory State and Social Life in a Small Chinese City." In Devis, D. et al.(a cura di) *Urban Spaces in Contemporary China: The Potential for Autonomy and Community in Post-Mao China*. Washington, DC: Woodrow Wilson Center Press, 90–112.

Tao, R.; Xu, Z. (2007). "Urbanization, rural land system and social security for migrants in China". *J. Dev. Stud*., 43, 1301–1320.

Taylor, J. R. (2015) "The China dream is an urban dream". J*ournal of Chinese Political Sciences,* 20 (2), 107–120.

Tong, W.; Lo, K. (2021). "Back to the Countryside: Rural Development and the Spatial Patterns of Population Migration in Zhejiang, China". *Agriculture*, 11 (788).

Wang Y. P. (2012), "New Trend of Urbanization in China: Land and Housing Development in Suburban Areas and Small Towns", *Lincoln Institute of Land Policy*, Cambridge and Massachusetts.

Wakeman, R. (2016) *Practicing Utopia*. Chicago, IL, and London: The University of Chicago Press.

Wang, F.; Fan, W.; Lin, X.; Liu, J.; Ye, X. (2020). "Does Population Mobility Contribute to Urbanization Convergence? Empirical Evidence from Three Major Urban Agglomerations in China". *Sustainability*, 12, 458.

Wang, X.; Liu, S.; Sykes, O.; Wang, C. (2019). "Characteristic development model: a transformation for Sustainable development of small towns in China". *Sustaninability*, 11, 3753.

Wing, C. K., Buckingham, W. (2008). "Is China Abolishing the Hukou System?". *The China Quarterly*, 1995, 582-660.

World Bank, Development Research Center of the State Council, P. R. China (2014) Urban China. Washington, DC: World Bank Group

Wu, F. (2015) *Planning for Growth*. London and New York: Routledge.

Wu, F., Jiang X., Gar-On Yeh, A. (2007). *Urban Development in Post-Reform China: State, Market, and Space*. Abingdon, UK: Routledge.

Wu, Y., Luo, J., Zhang, X., Skitmore, M. (2016). "Urban growth dilemmas and solutions in China: Looking forward to 2030". *Habitat International*, 56, 42-51.

Yin, X.; Wang, J.; Li, Y.; Feng, Z.; Wang, Q. (2021). "Are small towns really inefficient? A data envelopment analysis of sampled towns in Jiangsu province, China". *Land Use Policy*, 109.

Zhang, L., Han, S. S. (2009). "Regional disparities in China's urbanization: an examination of trends 1982-2007", I*nternational Development and Planning Review*, 31 (4), 355 – 376.

5. Kaili

Albalate, D., Bel, G. (2010). "Tourism and Urban Public Transport: Holding Demand Pressure under Supply Constraints." *Tourism Management*, 31 (3), 425–33.

Bassett, S. (2016). "Back to the countryside! (Re)legitimating tradition as a mode of intervention for the Chinese village", in *Traditional Dwellings and settlements review*, 1(28), 29-30.

Bosker, B.; Silbergeld, J. (2013). *Original Copies: Architectural Mimicry in Contemporary China*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

Carota. F., (2021) "China Brand Homes: Business History and Projects' analysis of China Vanke Co. Ltd., 1988-2016". PhD thesis. Politecnico di Torino.

Chen, M.; Liu, W.; Lu, D.; Chen, H.; Ye, C. (2018). "Progress of China's new-type urbanization construction since 2014: A preliminary assessment." in *Cities*, 78, 180-193.

Corrigan G. (2001). *Miao textiles from China*. Seattle: University of Washington Press

Dan, J., Ma, X. (2006). *Miao (Hmong) Creation Epics from Guizhou, China*. Indianapolis: Hackett Publishing Company.

Deal, D., Hostetler, L. (2006). *The Art of Ethnography: a Chinese "Miao Album"*. Seattle: University of Washington Press

De Jong, M., Joss, S., Schraven, D., Zhan, C., Weijnen, M. (2015) "Sustainable-Smart-Resilient-Low Carbon-Eco-Knowledge Cities; Making Sense of a Multitude of Concepts Promoting Sustainable Urbanization." *Journal of Cleaner Production*, 109, 25-38.

Gu, C., Li, Y., Han, S. S. (2015). "Development and transition of small towns in rural China", *Habitat International*, 50, 110-119.

Kendall, P. (2015). "Between big city and authentic village: Branding the small chinese city". *City*, 19(5), 665-680.

Kendall, P. (2017). "The Location of Cultural Authenticity: Identifying the Real and the Fake in UrbanGuizhou". *The China Journal*, 77, 93-109.

Kendall, P. (2019). *The Sounds of Social Spaces*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Kirkby, R. J. R. (1985), *Urbanization in China: Town and country in a developing economy 1949-2000 AD*. London: Croom Helm.

Knapp, R. G. (1986). *China's Traditional Rural Architecture*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Knapp, R. G. (1989). *China's Vernacular Architecture: House Form and Culture*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Knapp, R. G. (1992). *Chinese Landscapes: The Village as a Place.* Honolulu: University of Hawaii Press.

Knapp, R. G. (2000). *China's Old Dwellings*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Latham, K. (2007). *Pop Culture China! Media, Arts, and Lifestyle*. Santa Barbara: ABS-CLIO.

Li, J. (2019). "Enduring Change: The Labor and Social History of One Third-Front Industrial Complex in China from the 1960s to the Present". *Work in global and historical perspective*, 7.

Li, Y. (2005) (a cura di) *Qiandongnan Miaozu Dong zizhizhou zhi: chengjian huanbaozhi* [Gazetteer of Urban Constructiona dn Environmental Protection in Qiandongnan Miao and Dong Autonomous Prefecture]. Guiyang: Guizhou renmin chubanshe.

Li, Y. (2011). "Cheng zhong cun' de 'haishi-shenlou" [The Illusion of Villages within Cities]. *Qiandongnan ribao*, Aprile, 16.

Liu, D. (a cura di) (2002). *Guizhou sheng 2000 nian renkou pucha ziliao: Shang ce* [Tabulation on the 2000 Population Census of Guizhou Province] vol. 1. Beijing: Zhongguo tongji chubanshe.

Miao, P. (1989) "Chuantong De Benzhi--Zhongguo Chuantong Jianzhu De Shisan Ge Tedian [Essence of Tradition—The 13 Characteristics of Chinese Traditional Architecture]" *Architect* (Beijing), 36, 56-67

Naughton, B. (1998). "The Third Front: Defence Industrialization in the Chinese Interior". *The China Quarterly*, 115, 351-386.

Pile, S. (1999). "What is a City?" in Massey, D., Allen, , J., Pile, S. (a cura di) *City Worlds*. London: Routledge.

Tapp, N. (2002). *The Hmong of China: Context, Agency, and the Imaginary*. Boston: Brill Academic Publishers.

Tapp, N., Michaud, J., Culas, C., Lee, G.Y. (2004) (a cura di) *Hmong/Miao in Asia*. Silkworm Books

Szelényi, I. (1996). "Cities under Socialism - and After". In Gregory, D., Andrusz, M. H., Szelényi, I. (a cura di) *Cities after Socialism: urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*. Oxford, UK: Blackwell.

Vang, T. (2008). *A History of The Hmong: From Ancient Times to the Modern Diaspora*. Lulu.com Edition

Wen, Y. (2009). "Miaoling xindu hui lantu" [Blueprint for the New Capital of the Miao Mountains]. *Qiandongnan ribao*, Settembre, 30.

Yin, P. 2012. "High-Speed Railway and Establishment of New Pattern of Regional Tourism: A Case Study of the HSR between Zhengzhou and Xi'an." *Tourism Tribune,* 12, 47–53

Xiong, G. (1987) (a cura di) *Kaili shi gaikuand* [A Survery of Kaili City]. International publication.

6. Conclusioni

Augè, M. (1992) *Non-lieux*. Parigi : Editions du Seuil.

Barthes, R. (1976-1977) *Comment vivre ensemble*, cours et séminaire au collège de France.

Bauman, Z. (2013) *Communitas. Uguali e diversi nella società liquida*, Roma: Aliberti.

Bosker, B. (2013). *Original Copies: Architectural Mimicry in Contemporary China.* Honolulu: University of Hawaii Press.

Campa, J. L., López-Lambas, M. E., Guirao, B. (2016). "High speed rail effects on tourism: Spanish empirical evidence derived from China's modelling experience". *Journal of Transport Geography*, 57, 44-54.

Chen, X. (2011). "Development impacts of high-speed rail: French experience and chinese implications". Paper presented at the 2011 *5th International Association for China Planning Conference*, IACP 2011.

Corboz, A. (1998) "Il territorio come palinsesto" in *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*. Milano: Franco Angeli editore.

Crozet, Y. (2014). "Extension of the high-speed rail network in France: Facing the curse that affects PPPs in the rail sector". *Research in Transportation Economics*, 48, 401-409.

Goyal, A. (2014). "High speed rail in India: Importance of national policies". *Economic and Political Weekly*, 28, 155-164.

Illich, I. (1973) *Energia ed equità - Elogio della bicicletta*- traduzione italiana Capriolo E. (1981) Torino: Bollati Boringhieri.

Kartik, H. (2018). "High Speed Rail Network for India: A Detailed Analysis". *SSRN Electronic Journal*.

Secchi, B. (2013). *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Laterza: Roma-Bari.

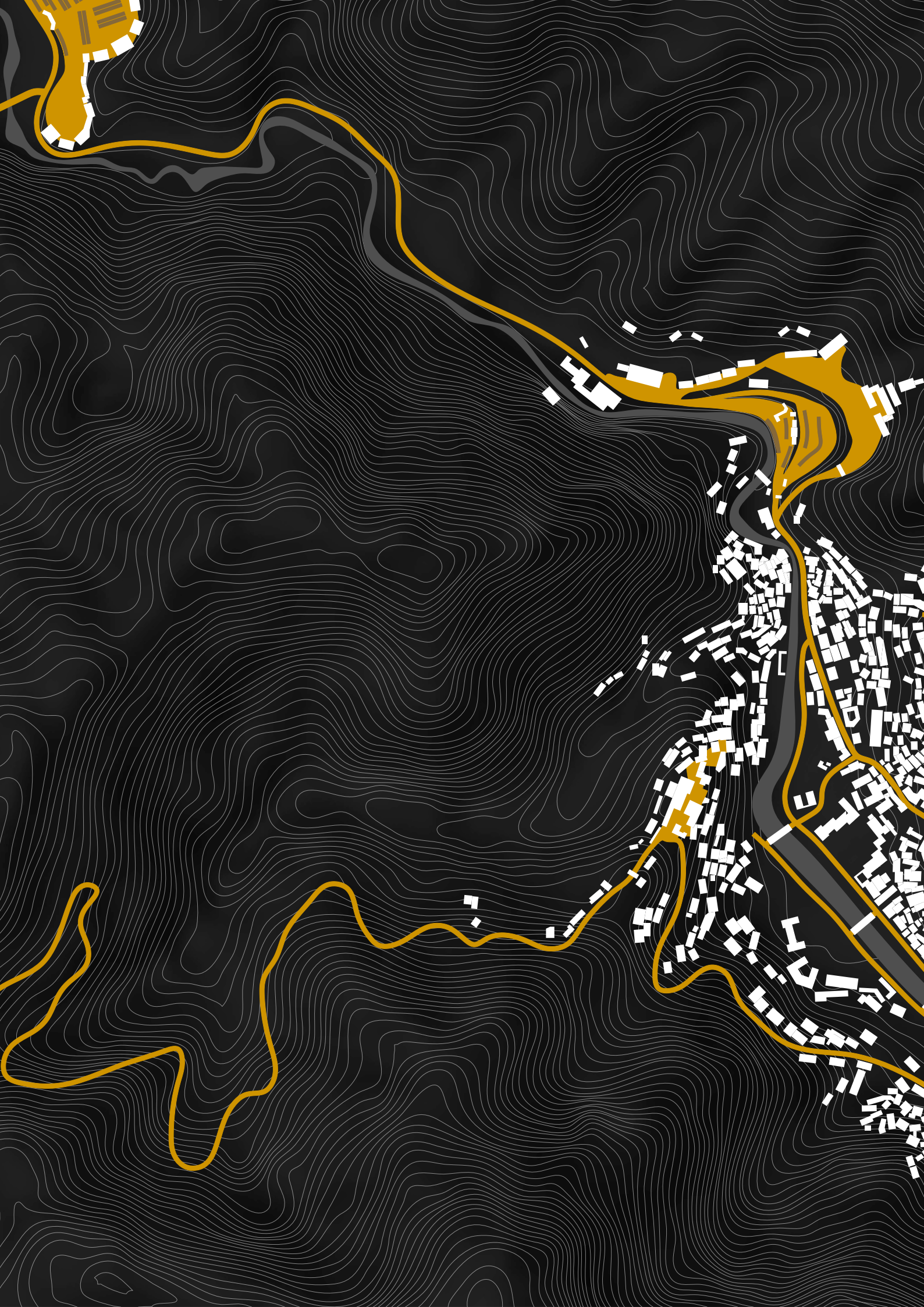
Verma, A., Sudhira, H. S., Rathi, S., King, R., Dash, N. (2013). "Sustainable urbanization using high speed rail (HSR) in Karnataka, India". *Research in Transportation Economics*, 38(1), 67-77.

Zhang, Z., Liang, Z., Bao, J. (2021) "From theme park to cultural tourism town: Disneyization turning of tourism space in China". *Regional Sustainability*, 2(2), 156-163.

Ringraziamenti

Durante gli anni di un percorso di dottorato si intercettano decine di persone che, per aspetti differenti e in forme anche inconsuete contribuiscono nei modi più vari a costruire una tesi. Per questi motivi diventa difficile ricostruire i meriti di ogni singolo spunto, riflessione, consiglio ricevuti e recuperati negli anni di ricerca.

Ad ogni modo, il contesto di ricerca del Politecnico di Torino, nella scuola di dottorato di Architettura Storia e Progetto, è stato un contesto produttivo e nel quale l'approccio alla ricerca e alla formazione ha sempre trovato momenti di leggerezza e di disponibilità personale. Per questo un ringraziamento va ai compagni di avventura del XXXIV ciclo e al nostro coordinatore, Marco Trisciuoglio. Un altro importante bacino di persone preziose è stato sicuramente il gruppo di ricerca della China Room, dove l'interesse disciplinare per la Cina e per la Scuola di Dottorato sono effettivamente nati e hanno trovato terreno fertile di costruzione, iniziando della tesi di Laurea Magistrale fino ad oggi. Nello specifico, le prime fasi di questa tesi devono tantissimo a Michele Bonino, Valeria Federighi e Francesco Carota, veri artefici delle fondamenta del progetto Mitor. Un grazie particolare a Francesco nello specifico, per aver mantenuto costantemente un occhio su questo lavoro e sulle fasi di avanzamento. In parallelo, la figura di Gustavo Ambrosini è stata sempre importante in un rapporto in cui la fiducia nei confronti di chi scrive – e di questo lavoro – si è tradotta in un alto tasso di indipendenza organizzativa e di espressione che ha reso possibile la forma attuale di questa ricerca.

Molte delle basi di questo lavoro, ma anche e soprattutto di un'esperienza di ricerca formativa, sono ascrivibili al periodo di ricerca a Boston nel 2019, al Massachusetts Institute of Technology. Qui, oltre all'esperienza umana statunitense memorabile in quanto inedita per chi scrive, l'accoglienza e la disponibilità a condividere metodi, materiali e strumenti di lavoro dimostrati da tutti i ricercatori del Senseable City Lab e del China Future City Lab meritano certamente più di un ringraziamento. Nello specifico le persone a cui va un riconoscimento particolare, per aver contribuito attivamente a questo lavoro nelle fasi embrionali sono Carlo Ratti, Fabio Duarte e Lei Dong, con cui la costruzione del dataset è stata un'esperienza tanto piacevole dal punto di vista umano e professionale, quanto estenuante nella pratica.

Parallelamente all'aspetto core della ricerca, un sentito grazie va a Mauro Berta, non solo come membro della China Room e persona per la quale intercorre una profonda stima, ma soprattutto per la costante attenzione personale, curiosità nei confronti di questo lavoro nelle parallele esperienze didattiche durante l'intero periodo del dottorato. E infine, ma non per ultimi, un grazie a quella cerchia ristretta di persone che fuori dalle mura disciplinari della ricerca si rivelano sempre fondamentali tra cui Beatrice e la sua famiglia, oltre ovviamente, alla mia.