

# China Goes Urban

## La nuova epoca della città The City to Come

a cura di / edited by

**Michele Bonino**

**Francesco Carota**

**Francesca Governa**

**Samuele Pellecchia**

### **Contenuti in Realtà Aumentata (AR)**

Questo volume è arricchito da contenuti in Realtà Aumentata (AR) che consentono ai lettori di vedere i video che hanno fatto parte della mostra originale.

### **Contents in Augmented Reality (AR)**

This volume is enhanced by Augmented Reality (AR) contents that enable readers to see the videos that have been part of the original exhibition.

1. Scarica l'applicazione Skira dal tuo App store
2. Seleziona lo strumento Scan e punta il tuo smartphone sulle immagini che hanno questa icona

1. Download the Skira application from your App store
2. Select the Scan tool and point your smartphone on the images that have this icon



SKIRA

## Sommario / Contents

### Aperture / Openings

- **China Goes Urban / China Goes Urban** *Michele Bonino, Francesca Governa, Samuele Pellecchia* 28
- **L'urbanizzazione in Cina, tra pratica professionale e accademia / Urbanising China: Academia and Practice** *Liu Jian* 40
- **Una mostra all'epoca del Covid-19 / An Exhibition in the Time of Covid-19** *Francesco Carota, Giuseppe Mastrangelo, Niccolò Suraci* 52

### Esterno/interno: letture / Inside/Outside: Readings

- **Cara Cina** *Goffredo Parise* 62
- **Brothers** *Yu Hua* 68

### Opere / Plates

- Urbano più che urbano / Urban More than Urban** *Maria Paola Repellino* 76
  - **Entrare in una exhibition hall / Entering an Exhibition Hall** 80
  - **Il più grande cantiere del mondo? / The Biggest Worksite in the World?** 84
  - **In viaggio / On the Road** 92
  - **Dall'immaginazione alle realtà urbane: quattro new town / From Imagination to Urban Realities: Four New Towns** 94
  - **Cosa sta diventando la città? / What Is the City Turning Into?** 104
- Frammenti di città / Urban Fragments** *Francesco Carota* 112
  - **Materiali urbani / Urban Materials** 116
  - **La città di frammenti / The City of Fragments** 124
  - **Quattro architetture / Four Buildings** 126
  - **Scene urbane / Urban Scenes** 136
  - **Vita quotidiana: incontri / Everyday Life: Encounters** 140

- Infrastrutture / Infrastructures** *Francesco Carota* 154
  - **Entrare in città / In the City** 158
  - **La città infrastruttura / The Infrastructure City** 160
- Un camaleonte urbano / An Urban Chameleon** *Francesca Governa* 170
  - **Dalla campagna alla città / From Rural to Urban** 174
  - **Dalla città alla campagna / From Urban to Rural** 178
  - **Are You There? / Are You There?** 182

### La storia infinita / The Neverending Story

- **Non ancora urbano, non più rurale / Not Urban Yet, No Longer Rural** *Tim Oakes* 198
- **I new district cinesi / China's New Districts** *Gary Hack* 210

### Materiali / Materials

- **Piani e progetti / Plans and Designs** *Maria Paola Repellino* 228
- **Riferimenti bibliografici / References** 234
- **Autori / Authors** 238

- 中国迈向城市化：未来的城市 / China Goes Urban: Essays** 239

# NON ANCORA URBANO, NON PIÙ RURALE

Tim Oakes, *University of Colorado Boulder*

## Un'urbanizzazione centrata sulla città

Iniziamo dalla concezione tradizionale di urbanizzazione. Normalmente pensiamo all'urbanizzazione in due modi. Il primo modo è quello che immagina le persone che si spostano e si trasferiscono in una città lontana, lasciandosi alle spalle il loro vecchio stile di vita. Forse hanno bisogno di più soldi o di un lavoro regolare o vogliono migliori opportunità per il futuro dei loro figli. Per costruirsi una nuova vita, vanno ad abitare in un appartamento affollato o si costruiscono una casa improvvisata in un insediamento abusivo ai margini della città. Il secondo modo è quello che immagina la città che si estende, diventando sempre più grande, divorando la campagna circostante. I terreni agricoli diventano le aree della suburbanizzazione. Il paesaggio rurale scompare gradualmente. Processi di questo genere, in Cina, sono senz'altro avvenuti. La storia del progresso e della trasformazione alla base di queste immagini – da una vita rurale insicura, impoverita, persino “arretrata” a una vita urbana stabile, confortevole e moderna – è una storia condivisa e promossa dal governo cinese. La maggior parte dei cinesi considera l'urbanizzazione come l'unica via per la modernizzazione. Nel 2012, il premier Li Keqiang ha affermato che le maggiori possibilità di sviluppo della Cina per i prossimi decenni risiedono nel processo di urbanizzazione. La visione convenzionale dell'urbanizzazione è centrata sulla città. E, in molti modi, la città rimane l'immagine dominante della futura prosperità della Cina. Il “New-type Urbanisation Plan” (Piano per un nuovo modello di urbanizzazione – NUP), lanciato nel 2014, promuove la trasformazione dei villaggi in piccole città (*town*) e delle piccole città in metropoli. Dagli anni novanta, i governi locali hanno considerato le città come “macchine per la crescita economica” e continuano a costruirne di nuove ovunque possibile. Di conseguenza, le città cinesi sono sempre più circondate da *new town*, che funzionano un po' come delle centrali elettriche che fanno schizzare in alto gli indicatori relativi al Prodotto Interno Lordo. Ciò che alimenta queste “macchine per la crescita” è la costruzione, in particolare la costruzione di infrastrutture. Ampie strade e autostrade a più corsie, ferrovie ad alta velocità, stazioni ferroviarie sotterranee, insieme di torri di appartamenti: questi sono gli “oggetti” che dominano i paesaggi intorno alle città cinesi di oggi. Sono paesaggi che “parlano” e sembrano dirci: “Sta arrivando una città, le strade e le torri vuote saranno presto piene di macchine e persone. Cerca di ignorare i cumuli di macerie”.

## Un paesaggio di macerie

Ovunque si guardi, però, ci sono cumuli di macerie, l'inevitabile sottoprodotto delle città come “macchine per la crescita”. È impossibile ignorarli. Mucchi di macerie sorgono dove un tempo c'erano villaggi. Dal punto di vista della concezione convenzionale dell'urbanizzazione, le macerie suggeriscono una

# NOT URBAN YET, NO LONGER RURAL

Tim Oakes, *University of Colorado Boulder*

## A City-Centered Urbanization

Let's begin with what we might call the conventional understanding of urbanization. We typically think of urbanization in two ways. First, we imagine people picking up and moving to a distant city, leaving their old lifestyle behind. Perhaps they need more money or steady jobs; or they want better opportunities for their children. They move into a crowded apartment, or build themselves a makeshift house in a squatter settlement at the edge of the city, and try for a new life. Or, we picture the city spreading out, growing larger and larger, gobbling up the surrounding countryside. Farmland becomes a suburb. A rural landscape gradually disappears. Conventional urbanization like this has been happening in China, to be sure. And the implied story of progress and transformation underlying these images—from an insecure, impoverished, even “backward” rural life to a stable, comfortable and modern urban life—is one that is shared and promoted by China's government. Urbanization has come to be viewed by most people in China as the only path to modernization. “China's biggest potential for development in the coming decades,” Premier Li Keqiang claimed in 2012, “lies in the process of urbanization.”

The conventional view of urbanization is very city-centered. And in many ways, the city remains the dominant image of China's future prosperity. The “New Type Urbanization Plan” (NUP), announced in 2014, calls for villages to become towns and towns to become cities. Since the 1990s, local governments have viewed cities as economic growth machines, and so they keep building new ones wherever they can. China's cities are becoming surrounded by New Towns as a consequence. The new towns are like power plants, pumping out Gross Domestic Product statistics. What fuels these growth machines is construction, especially the construction of infrastructure. Wide multilane roads and highways, high-speed railways, cavernous railway stations, compounds of identical multistory apartment towers—these have come to dominate the landscapes that surround China's cities today. These landscapes want to tell us “a city is coming here, the empty roads and towers will soon be filled with cars and people. Try to ignore the piles of rubble.”

## A Landscape of Rubble

But everywhere you look, there are piles of rubble, the inevitable bi-product of these growth machines. They're impossible to ignore. Piles of rubble stand where once were villages. From our perspective of conventional urbanization, they suggest a temporality, an in-between moment of chaos and disorder waiting for the city to arrive. For the villagers, though, rubble is a constant of their lives; it is their history, the remains of their ancestral shrines and temples destroyed during the Cultural Revolution, the pieces

temporalità, un momento intermedio di caos e disordine in attesa dell'arrivo della città. Per gli abitanti dei villaggi, le macerie sono invece una costante della loro vita, sono la loro storia, i resti dei santuari e dei templi ancestrali distrutti durante la Rivoluzione Culturale, i pezzi di una vecchia strada della dinastia Ming, le rovine della casa abbandonata da un vicino. Le macerie non sono una novità nella campagna cinese. Gli abitanti dei villaggi sono curatori di macerie da generazioni.

La luccicante promessa di una nuova città, senza macerie, con le strade pulite, le torri di vetro e le superfici lisce, appare quindi ancora più seducente. La promessa di una nuova città è visualizzata in grandi *rendering* disegnati al computer, affissi sulle recinzioni che fiancheggiano i nuovi viali vuoti che segnano i contorni infrastrutturali della città a venire. E la promessa si materializza non solo nelle massicce infrastrutture – nuove autostrade, ferrovie ad alta velocità, parchi e così via – ma anche in quei pochi villaggi a cui è stata risparmiata la demolizione. Questi villaggi – quelli non ridotti in cumuli di macerie – sono stati rinnovati e “abbelliti” come parte del programma governativo chiamato “Beautiful Countryside”, un progetto destinato a integrare il NUP, migliorare i paesaggi rurali e preservare l'estetica bucolica e pastorale del villaggio a fronte dell'incessante urbanizzazione. I vicoli dei villaggi sono stati ristrutturati e riordinati, le case sono state rinnovate e imbiancate, sono stati rifatti i tetti, ricoprendoli di tegole inclinate. In alcuni villaggi sono stati realizzati dei murales raffiguranti paesaggi cinesi classici. Il risultato è un villaggio piacevole da guardare, un villaggio per i turisti e i visitatori. Il “bel villaggio” è la realizzazione dell'affermazione del presidente Xi Jinping che, durante un discorso del 2017 nel Guangdong, disse: “Il villaggio non può declinare di fronte all'urbanizzazione; il villaggio dovrebbe integrare la città e la città dovrebbe integrare il villaggio”. Nello stesso discorso, Xi osservò che uno dei modi in cui il villaggio completa la città è attraverso la materializzazione della “nostalgia” per le radici rurali della Cina. “Che cos'è la nostalgia?”, chiese. La sua risposta rifletteva la visione convenzionale dell'urbanizzazione: “È ciò che desideri dopo averlo lasciato”. Cioè: dopo che hai lasciato il villaggio. E la maggior parte della Cina e dei cinesi, secondo il NUP, sta lasciando il villaggio. Negli spazi infrastrutturali delle *new town* cinesi, il governo ha cercato di preservare alcuni spazi della nostalgia rurale. Questi splendidi villaggi ristrutturati sono, per la maggior parte, spazi di divertimento e svago. Molti residenti trasformano le loro case rinnovate in ristoranti o pensioni e si trasferiscono in un appartamento nella città vera e propria.

Tuttavia, il “bel villaggio”, un'infrastruttura di nostalgia rurale al servizio delle esigenze del tempo libero della classe media urbana, non è in realtà lo spazio di transizione da campagna a città che la visione convenzionale dell'urbanizzazione sembra indicare. È, invece, uno spazio in cui quella transizione rimane sospesa. Non più campagna e non ancora città. Il “bel villaggio” è un nuovo tipo di spazio urbano, uno spazio ambiguo che sempre più caratterizza i paesaggi cinesi innervati dalle infrastrutture. Mentre questi villaggi hanno lo scopo di ricordare agli abitanti delle città le caratteristiche di una campagna ambita, molti dei loro residenti si riferiscono a essi come “piccole città” (小城市), “mezze città” (半城) e “villaggi che sembrano città” (像城一样的村). I “bei villaggi” sono puliti, le macerie sono state sgombrate, quasi nessuno coltiva più. Le persone che camminano lungo i vicoli sono stranieri. Proprio come in città.

È possibile pensare a questi spazi infrastrutturali come a paesaggi dell'urbanizzazione completamente nuovi? Spazi in cui la campagna non sta semplicemente passando alla “città”, ma in cui sta emergendo un tipo di città completamente nuovo? Un urbano che si trova da qualche parte tra “la città” e “la campagna”? Nel 1970 Henri Lefebvre suggeriva di considerare la città come uno degli esiti spaziali dell'urbanizzazione. Voleva dire che l'urbanizzazione poteva essere intesa come un processo storico di cambiamento delle relazioni sociali che, in determinate condizioni storiche, portava a densi agglomerati di persone e costruiva ambienti a cui siamo soliti pensare come città. Ma quando queste condizioni storiche cambiano, potrebbe derivarne un diverso esito spaziale. La Cina sembra offrirci l'esempio di un



*Villaggio abbellito, Tim Oakes, 2019, Gui'an New Town, Guiyang, Provincia del Guizhou*  
*Beautiful village, Tim Oakes, 2019, Gui'an New Town, Guiyang, Guizhou Province*

of an old Ming Dynasty road, the ruins of a neighbor's abandoned house. Rubble is not a new feature of the working landscapes of China's countryside. Villagers have been curators of rubble for generations. This makes the shiny promise of a new city with its clean open roads, glass towers, and smooth rubble-free surfaces, irresistibly seductive. The promise is visualized in large computer-generated renderings covering the hoarding boards that line the grid of empty new avenues marking the infrastructural outlines of the city to come. And the promise is materialized not simply in the massive infrastructures themselves—the new highways, high-speed railways, landscaped parks and so on—but in those few villages that have been spared the wrecking ball. This is because these villages—the ones not reduced to piles of rubble—have been renovated and “beautified” as part of the government's “Beautiful Countryside” scheme, a project meant to complement the NUP, to improve rural landscapes and preserve the bucolic and pastoral aesthetic of the village in the face of relentless urbanization. Village lanes have been repaved and tidied up, houses given facelifts and whitewashed, capped with new sloping tile roofs; some have had murals of classical Chinese landscapes painted on them. The result is a village that is pleasant for the visitor to look at.

The beautiful village is a manifestation of President Xi Jinping's claim, offered in a 2017 speech in Guangdong, that “the village cannot decline in the face of urbanization; the village should complement the city, and the city should complement the village.” In the same speech, Xi noted that one of the ways the village complements the city is by materializing the city's “nostalgia” for China's rural roots. “What is nostalgia?” he asked. His answer reflected our conventional view of urbanization: “It's what you long for after you've left.” Meaning, after you've left the village. And most of China, according to the NUP, is leaving the village. In the infrastructural spaces of China's new towns, then, the government has

cambiamento delle condizioni storiche. L'urbanizzazione e le città sono due cose diverse: l'urbanizzazione è un processo sociale; la città è la manifestazione fisica di quel processo. Lefebvre ci ha sfidato a pensare al di là di una comprensione convenzionale dell'urbanizzazione centrata sulla città. Le *new town* cinesi guidate dalle infrastrutture sembrano fare lo stesso.

### Un'urbanizzazione centrata sulla campagna

Uno dei principi chiave che, storicamente, spiega la notevole stabilità della civiltà cinese è la relativa autonomia della campagna. Tradizionalmente, la società del villaggio era autogovernata, spesso attraverso il lignaggio e/o le associazioni del tempio combinate con il potere stabilizzatore della nobiltà terriera. Il governo imperiale diretto si estendeva fino al magistrato di contea, il cui compito era mantenere – nel modo più armonioso possibile – il rapporto simbiotico tra governo del villaggio e autorità imperiale. Nel corso della storia ci sono state molte interruzioni di questa armonia – ribellioni, rivoluzioni, carestie – così come casi in cui lo Stato ha cercato di estendere il proprio ruolo direttamente nei villaggi. Durante il periodo del “Grande Balzo in Avanti” (1958-1960), la formazione di comuni popolari ha cercato di industrializzare la campagna in un momento in cui l'industrializzazione era vista come il mezzo principale per raggiungere la modernizzazione.

Attualmente, nel momento in cui l'urbanizzazione ha assunto il ruolo di vettore della modernità, il ruolo dello Stato nella campagna si realizza attraverso il progetto dell'urbanizzazione. Ciò è avvenuto sotto forma del programma denominato “New Socialist Countryside” (La nuova campagna socialista – NSC), lanciato ufficialmente nel 2006 come parte dell'undicesimo piano quinquennale. Il NSC ha cercato di investire in infrastrutture rurali, istruzione e sviluppo economico. Questi obiettivi sono stati perseguiti in gran parte attraverso un processo di “urbanizzazione rurale” guidato dallo Stato, anche attraverso la revisione della legge cinese sulla pianificazione urbana. Nel 2007, la legge è stata infatti ampliata divenendo la legge sulla pianificazione urbana e rurale. In questo modo, il NSC ambisce a perseguire la modernizzazione attraverso la razionalizzazione degli insediamenti rurali e della campagna: demolizione dei piccoli villaggi sparsi, consolidamento dei terreni agricoli, concentrazione della popolazione e costruzione di nuovi insediamenti costituiti, in alcuni casi, da torri di appartamenti e, in altri, da ville in stile suburbano con prati erbosi.

Nel 2012, tuttavia, molti intellettuali e funzionari governativi incominciarono a interrogarsi sull'approccio razionalizzante-urbanizzante dell'NSC allo sviluppo rurale. Mentre l'urbanizzazione era ancora vista come l'unica strada da percorrere per promuovere la modernizzazione del Paese, cresceva il timore che la Cina stesse perdendo una volta per tutte le radici rurali della civiltà. Le osservazioni di Xi Jinping sulla nostalgia, così come le richieste di rivitalizzazione rurale e il varo del programma “Beautiful Countryside”, possono essere comprese in questa luce. Sono infatti progetti che hanno cercato di articolare l'impegno del governo nelle aree rurali, fornendo in questo modo un contrappeso alla crescita delle città e ancorando l'identità nazionale alla campagna. Il NUP ha promosso esplicitamente la conservazione della cultura rurale e ha sottolineato come la modernizzazione della Cina non debba sfociare nella copertura della campagna con “foreste di cemento” (secondo l'immagine distopica della campagna evocata con sempre maggior frequenza dai critici del NSC). Il mantenimento della chiara e netta distinzione tra urbano e rurale è stata però articolata in termini puramente visivi ed estetici. Il paesaggio rurale è diventato un “certo” tipo di paesaggio, un oggetto visivo, pastorale e bucolico, mentre rimane il processo di base dell'urbanizzazione rurale realizzata con la pianificazione e lo sviluppo delle infrastrutture.

Questo processo è da inserirsi all'interno di una serie di cambiamenti significativi nell'ampio processo di urbanizzazione che la Cina sta attraversando negli ultimi decenni. L'urbanizzazione non è stata un processo costante di espansione urbana, come si potrebbe immaginare considerando la concezione



*Campi di riso convertiti in uno stagno di loto per turisti, Tim Oakes, 2018, Gui'an New Town, Guiyang, Provincia del Guizhou*

*Rice fields converted to lotus pond for tourists, Tim Oakes, 2018, Gui'an New Town, Guiyang, Guizhou Province*

endeavored to preserve a few spaces of pastoral rural nostalgia. These beautiful villages are, for the most part, spaces of leisure and recreation. Many of the residents turn their renovated houses into restaurants or guesthouses, and then move to an apartment in the city proper.

Yet the beautiful village, an infrastructure of rural nostalgia servicing the leisure needs of an urban middle class, is not really the space of rural-to-urban transition that our conventional view of urbanization might expect. It is, instead, a space where that transition remains suspended. No longer countryside, and not yet city, the beautiful village is a new kind of ambiguous urban space that has come to define more and more of China's infrastructurally enmeshed landscapes. While these villages are meant to remind city folks of a longed-for countryside, many of their residents refer to them as “small cities” (小城市), or “half-cities” (半城) and “city-looking villages” (像城一样的村). The villages are clean, the rubble has been cleared out, hardly anyone farms anymore. The people walking along the lanes are strangers. Just like in the city. Is it possible, then, to think of these infrastructural spaces of the new town as entirely new landscapes of urbanization? Spaces where the countryside is not simply transitioning to “the city” but where an entirely new kind of urban is emerging? An urban that lies ambivalently somewhere in between “the city” and “the countryside”? Henri Lefebvre (1970) suggested that we consider the city to be merely one particular spatial outcome of urbanization. He meant that urbanization might be understood as an historical process of changing social relations that, under certain historical conditions, resulted in the dense agglomerations of people and built environments that we have come to think of as cities. But as those historical conditions change, a different spatial outcome might result. China seems to be offering us those changing historical conditions. Urbanization and cities, then, are two separate things; one is a social process while the other is the physical manifestation of that process. Lefebvre challenged us to think beyond a conventional city-centered understanding of urbanization. China's infrastructure-driven new towns seem to be doing the same.

### A Rural-Centered Urbanization

One of the key historical principles explaining the remarkable stability of Chinese civilization was the relative autonomy of the countryside. Village society was self-governing, often through lineage and/or temple associations combined with the stabilizing power of the landed gentry. Direct imperial governance extended only as far as the county magistrate, whose job was to maintain—as harmoniously as possible—the symbiotic relationship between village governance and imperial authority. Throughout history, there have been many disruptions to that harmony—rebellions, revolutions, famines—as well



convenzionale del processo di urbanizzazione, ma ha proceduto lungo diversi vettori. All'inizio degli anni ottanta, le riforme rurali hanno stimolato la crescita di imprese derivate dallo smantellamento delle "industrie collettive". Queste nuove imprese, note come *Township-and-Village Enterprises* (Imprese delle piccole città e dei villaggi – TVE), guidarono un rapido e caotico processo di urbanizzazione rurale dal basso, in gran parte localizzato nelle province cinesi orientali lungo la costa. I nuovi distretti urbani, incentrati sulla produzione industriale informale e attività di assemblaggio produttivo, sono diventati le prime cosiddette "città istantanee" della Cina. Negli anni novanta, tuttavia, Pechino decise di limitare questa esuberante "urbanizzazione dal basso" (Ren 2013) e di spostare la politica di urbanizzazione verso una maggiore centralità della città, anche a seguito del successo delle "Zone economiche speciali" (Shenzhen in particolare), delle quattordici *open city* localizzate lungo la costa e dell'istituzione nel 1992 di Pudong a Shanghai, la prima *new town* di livello statale.

L'urbanizzazione centrata sulla città ha preannunciato una nuova ondata di attività imprenditoriale da parte dei governi locali per i quali il settore delle costruzioni divenne la chiave per aumentare le entrate locali in un momento in cui diminuiva il trasferimento diretto dal livello centrale (Hsing 2010). Un processo avvenuto attraverso la riclassificazione dei terreni "rurali", localizzati alla periferia delle città, in terreni "urbani", seguita dalla loro successiva annessione amministrativa alla città per lo sviluppo immobiliare. Un simile meccanismo è quello che ha portato le *new town* a diventare delle vere e proprie "macchine per la crescita". All'inizio degli anni duemila, molte città in tutta la Cina raddoppiarono o triplicarono rapidamente la propria estensione, mentre inghiottivano le terre rurali, creavano nuovi distretti commerciali, spesso garantendo l'arrivo di nuove popolazioni urbane grazie alla localizzazione di campus universitari o uffici municipali, accompagnati da complessi residenziali di alto livello, resort per il tempo libero e parchi.

La rapida ed eccessiva costruzione in tutta la Cina di queste *new town* ha contribuito all'emergere del famigerato fenomeno delle "città fantasma" (鬼城), mentre la fascinazione di molti funzionari governativi per progetti architettonici spettacolari, il cui scopo centrale sembrava essere fondamentalmente di tipo promozionale, portò alla critica che la Cina stava costruendo "mille città, tutte con la stessa faccia" (千

*Residenze rilocalizzate, costruite in terreni pieni di macerie, Tim Oakes, 2019, Gui'an New Town, Guiyang, Provincia del Guizhou*

*Relocation housing, rising from fields of rubble, Tim Oakes, 2019, Gui'an New Town, Guiyang, Guizhou Province*

as instances in which the state sought to extend its reach directly into the villages, such as the during "Great Leap Forward" (1958–1960) and the formation of People's Communes—which sought to industrialize the countryside at a time when industrialization was viewed as the primary means of achieving modernization.

Now that urbanization has taken up the mantle of modernity's vector, the extension of the state into the countryside is being enacted as an urbanization project. This has come about in the form of the New Socialist Countryside (NSC) program, officially launched in 2006 as part of the 11th Five Year Plan. The NSC sought to invest in rural infrastructure, education, and economic development. But it largely achieved these things by injecting a state-led process of urbanization into the countryside. This was legally achieved by revising China's urban planning law. In 2007, the law was expanded as the Urban and Rural Planning Law. Thus legally equipped, the NSC aimed to achieve modernization by rationalizing the countryside: demolishing small and scattered villages, concentrating village populations, consolidating farmland, and building new village settlements consisting of apartment towers in some cases and suburban-style villas with grassy lawns in others.

By 2012, however, intellectuals and many officials were reconsidering the NSC's rationalizing-urbanizing approach to rural development. While urbanization was still viewed as the only path forward, there was growing anxiety that China was losing once and for all the village roots of its civilization. Xi Jinping's remarks about nostalgia can be understood in this light, along with the calls for rural revitalization and the Beautiful Countryside scheme. These projects sought to articulate the government's commitment to a countryside that provided a counterbalance to growing cities, a countryside that anchored China's national identity. The NUP explicitly called for the preservation of rural culture, and stressed that China's modernization should not result in covering the countryside with "concrete forests" (this being the dystopian image of the countryside increasingly conjured by critics of the NSC). But this call for maintaining a clear rural-urban separation was articulated in largely visual and aesthetic terms. The rural has come to be understood as a certain kind of landscape, a visual object that appears pastoral and bucolic. But the underlying process of rural urbanization, in terms of planning and infrastructure development, remains.

That process needs to be understood as emerging out of a series of significant shifts in China's broader urbanization experience over the past few decades. Urbanization has not been a constant process of urban expansion—as our conventional understanding might have it—but has proceeded along a number of different vectors. During the early 1980s rural reforms stimulated the growth of enterprising offshoots of dismantled communal industries. These came to be known as "Township-and-Village Enterprises" (TVE), and they drove a rapid process of chaotic, bottom-up rural urbanization throughout much of China's Eastern seaboard provinces. These urban clusters, centered on informal low-tech industrial production and assembly zones, became China's first instant cities. By the 1990s, however, Beijing was seeking to tighten the reins on this exuberant "urbanization from below," as Ren (2013) called it. Urbanization policy shifted to a more city-centered framework, driven by the success of China's "Special Economic Zones" (Shenzhen in particular), the 14 Open Cities along the coast, and the 1992 establishment of Shanghai's Pudong as China's first state-level New Area.

City-centered urbanization heralded a new wave of entrepreneurial activity on the part of local governments for whom city-building was the key to increasing local revenues at a time when central subsidies and other fiscal distributions were being pulled back (Hsing, 2010). The process occurred via the re-designation of "rural" land on the outskirts of cities to "urban," followed by subsequent annexation for commercial development purposes. This was the basic mechanism by which New Towns came to be viewed as growth machines. During the early 2000s, many cities throughout China quickly doubled or

城一面) e che i nuovi sviluppi urbani fossero solo “progetti di facciata” (面子工程) rivolti ad assicurare la carriera dei funzionari pubblici che li avevano sostenuti. Nel 2012, nei circoli intellettuali e politici si diffuse la sensazione che l’urbanizzazione fosse sfuggita al controllo (Sorace, Hurst 2015). All’inizio dell’amministrazione di Xi Jinping, il governo centrale emanò divieti contro la costruzione di nuovi sontuosi edifici dei governi municipali, seguiti da più ampie restrizioni contro lo sviluppo di *new town*. Nel 2016, l’amministrazione centrale decise addirittura di condannare l’architettura “strana” nel tentativo di placare l’entusiasmo dei funzionari locali per gli edifici iconici con cui promuovere se stessi e “firmare” la crescita di *new town*. Mentre l’urbanizzazione continuava a essere lo strumento principale per promuovere lo sviluppo economico, divenne necessario definire un modello diverso. Ciò ha posto le basi per il NUP, lanciato nel 2014, che ha coinciso con l’emergere di una nuova spinta centrale per lo sviluppo infrastrutturale che collega le principali agglomerazioni urbane, creando una vasta rete di circolazione diversa da qualsiasi altro sistema di collegamenti e trasporti sperimentato in Cina nel passato. L’urbanizzazione si è quindi spostata dal modello “guidato dalla città” dei primi anni duemila a quello guidato dalle reti infrastrutturali di livello regionale e nazionale. E mentre queste reti sono in genere indicate come parte del piano del governo per stimolare l’integrazione urbano-rurale, molti degli spazi rurali attraversati dalle reti infrastrutturali sono stati ignorati e scavalcati da questa connettività all’avanguardia. I nuovi spazi dell’urbanizzazione infrastrutturale che circondano le città cinesi sono diventati frammentati: negli svincoli delle nuove autostrade e delle nuove strade a più corsie sorgono aree industriali separate l’una dall’altra da campi agricoli sempre meno coltivati; abitazioni di fascia alta circondano le nuove stazioni ferroviarie dell’alta velocità; i villaggi sotto le linee ferroviarie sono ridotti in macerie e i loro abitanti lavorano nei vicini distretti industriali; altri villaggi sono stati rigenerati e abbelliti e ora servono come luoghi di svago.

### Conessioni e blocchi

La frammentazione di questi spazi “non ancora urbani e non più rurali” si esprime nel paesaggio bucolico del villaggio rigenerato e abbellito proprio in fondo alla strada della nuova zona industriale che, a sua volta, è stata costruita accanto a un villaggio abbandonato in attesa di demolizione. È presente nel nuovo viale pulito, fiancheggiato da arbusti ornamentali e fiori profumati, curati da operai vestiti di arancione i cui ex campi agricoli giacciono incolti appena oltre il guardrail. È sperimentata dagli abitanti del villaggio che costruiscono passaggi improvvisati che tagliano direttamente quei guardrail, forzando una connessione alla rete che altrimenti li ignora. Queste strade informali testimoniano il tentativo della popolazione rurale di appiattare la gerarchia urbana cinese. Fino a poco tempo fa, i mezzi di sussistenza per gli abitanti dei villaggi dipendevano dall’ottenere accesso a lungo termine e stabile a una città lontana, sotto forma di cittadinanza temporanea all’interno degli spazi urbani in cui la cittadinanza rurale ufficiale li rendeva cittadini di seconda categoria agli occhi del governo municipale. Ora, l’accesso a lungo termine alla città non conta più tanto. Conta sempre più l’accesso immediato alla rete. Sempre meno gli abitanti dei villaggi migrano verso città lontane per lavorare in condizioni squallide (sebbene questa rimanga una fonte chiave di sostentamento rurale in gran parte della Cina). Molti abitanti dei villaggi sono divenuti pendolari, usano le nuove reti di trasporto per muoversi verso il più vicino impianto Foxconn, le nuove città universitarie o le nuove zone industriali.

La frammentazione di questi nuovi spazi infrastrutturali è vissuta anche nella strana combinazione di lavoro e pigrizia che pervade la vita degli abitanti dei villaggi, quelli che, prima che le nuove infrastrutture portassero l’urbanizzazione, si guadagnavano da vivere lavorando la terra. Per alcuni di loro c’è lavoro ovunque: alla catena di montaggio di Foxconn, nella manutenzione dei nuovi campus universitari, come camerieri nelle locande di campagna dei villaggi rigenerati, come addetti alla sicurezza nei vicini

tripled in size as they gobbled up nearby rural land, created new business districts, often ensuring that these new towns be populated by relocating university campuses or municipal government offices to them. These were accompanied by high-end residential compounds, leisure resorts, and parks.

Throughout China, the rapid overbuilding of these new towns contributed to the infamous “ghost town” (鬼城) phenomenon, while the devotion of government officials for spectacular architectural designs and figured buildings whose central purpose seemed to be little more than drawing attention to themselves, led to the popular criticism that China was building “a thousand cities, all with the same face” (千城一面), and that such developments were little more than “face projects” (面子工程) meant to ensure the promotion of the officials who initiated them. Thus by 2012 there was a sense within intellectual and policy circles that urbanization had spun out of control (Sorace and Hurst, 2015). By the beginning of the Xi Jinping administration, the central government was issuing prohibitions against the building of new lavish municipal government structures, followed by broader restrictions on new town development. By 2016, the administration was even condemning “weird” architecture in an effort to douse the enthusiasm of local officials for iconic buildings by which to promote themselves and brand their new town developments. While urbanization remained the government’s primary tool for economic development, a different model was clearly needed. This set the stage for the NUP, launched in 2014, which coincided with the emergence of a new central push for infrastructural development linking China’s major urban clusters, creating a vast circulation network unlike anything China had experienced before.

Urbanization has thus shifted from the “city-led” pattern of the early 2000s to one driven by regional and national infrastructure networks. And while these networks are typically referenced as part of the government’s plan for spurring urban-rural integration, many of the rural spaces that are now crisscrossed with infrastructure grids have been ignored and passed over by all of this state-of-the-art connectivity. The new spaces of infrastructural urbanization surrounding China’s cities, then, have become highly fragmented: industrial clusters emerge at the interchanges of new expressways and multilane avenues, separated from each other by farm fields that increasingly lie fallow; high-end commercial housing surrounds new high-speed railway stations; villages underneath those high-speed rail lines are reduced to rubble, their residents now working in service positions in the nearby industrial clusters; other villages have been beautified and now serve as leisure resorts.

### Connection and Blockage

In these spaces that feel “not urban yet no longer rural,” fragmentation is experienced in the bucolic landscape of the beautified village, just down the road from a new industrial cluster which is, in turn, built next to an abandoned village awaiting demolition. It is experienced in the clean new avenue lined with ornamental shrubs and blooming flowers which are being tended by orange-vested workers whose former farm fields lie fallow just beyond the guardrails. It is experienced by villagers who build makeshift lanes that cut directly through those guardrails, forcing a connection to the network that otherwise ignores them. These hacker roads testify to the insistence of local residents on flattening China’s urban hierarchy. Until recently, livelihoods for these villagers depended on gaining long-term and stable access to a distant city, in the form of temporary residence within the urban spaces where one’s official rural residency made one a second-class in the eyes of the municipal government. Now, long-term access to the city no longer matters as much as immediate access to the network. Fewer villagers are migrating to distant cities to labor under squalid conditions (though this remains a key source of rural livelihood throughout much of China). More are commuting, along the new networks of connectivity, to the nearest Foxconn plant, university town, or industrial zone.

stabilimenti industriali. Altri si lamentano della loro prevista iscrizione a questi lavori di servizio a basso costo. Alcuni prendono il risarcimento – ciò che il governo ha dato loro come indennizzo per demolire il villaggio e costruire un'autostrada – e acquistano una nuova auto, in modo da sembrare persone di successo mentre sfrecciano lungo i nuovi viali della nuova città. A volte l'auto rimane parcheggiata a raccogliere polvere, poiché il suo proprietario non sa ancora guidare. Alcuni investono e provano a mettersi in proprio, aprendo un negozietto lungo uno di quei nuovi viali. La maggior parte di queste iniziative fallisce per mancanza di clienti poiché l'arrivo promesso della città sembra ritardato per sempre. Le strade pulite, dritte e lisce della *new town* danno vita a una sorprendente varietà di nuove imprese: parchi a tema, centri commerciali, ristoranti alla moda, locali notturni. Queste testimonianze materiali di una speranza infinita appaiono dall'oggi al domani e, in molti casi, cadono in rovina altrettanto rapidamente. Anche se la costruzione di strade continua, la nuova città sta già diventando un paesaggio di imprese fantasma. Non sorprende, quindi, che alcuni scommettano il risarcimento: vincere una mano di carte sembra una probabilità plausibile di successo. Ma altri usano il risarcimento ottenuto per mandare i figli a una scuola migliore. Molti lo fanno e, con il duro lavoro e un po' di fortuna, il futuro appare più roseo di prima.

Ciò che è costante e pervasivo, tuttavia, è il senso di sospensione. Tutti, nelle nuove urbanizzazioni, vivono in uno spazio – e vivono le loro vite – nella sospensione tra ciò che c'era prima e ciò che dovrebbe arrivare. Questo è diventato il nuovo spazio dell'urbanizzazione in Cina. È uno spazio che dovrebbe distinguere le zone rurali da quelle urbane, ma finisce per fonderle in qualcosa di completamente nuovo. La frammentazione è la nuova manifestazione fisica di questo processo. La rete delle nuove autostrade, che solca campi e colline disprezzando le vite che continuano a essere vissute in questi spazi attraversati, offre anche una via di fuga e un possibile percorso per una ricchezza mai vista prima e nemmeno immaginata. La rete delle nuove infrastrutture è, simultaneamente, uno spazio di connessione e di blocco. La rete promette flussi e circolazioni, non insediamento. Questo è, in definitiva, ciò che propone la *new town*: uno spazio infrastrutturale che incoraggia la sospensione continua, piuttosto che la precipitazione o la deposizione.

Nel suo saggio *Notes on the New Town*, Lefebvre (1995), pur scrivendo di un tempo e di un luogo molto diversi rispetto alle regioni periurbane della Cina contemporanea, meditava su questo senso di sospensione: “Qui, nella nuova città, la noia è gravida di desideri, smanie frustrate, possibilità non realizzate. Una vita magnifica ti sta aspettando proprio dietro l'angolo e molto, molto lontano. Sta aspettando come la torta aspetta quando c'è burro, latte, farina e zucchero. Questo è il regno della libertà. È un regno vuoto”.

The fragmentation of these new town infrastructural spaces is also experienced in the odd combination of labor and idleness one finds among the residents, the ones who made a living working on the land before the new infrastructures brought urbanization. For some, there is work everywhere—on the assembly line at Foxconn, landscaping the new university satellite campuses, serving dishes at country inn in a beautified village, providing security at a nearby factory complex. Others chafe at their expected enrollment in these low-pay service jobs. Some take their compensation payment—what the government gave them for demolishing their village and building a highway on their land—and buy a new car, so they can look successful as they travel the new avenues of the new town. Sometimes the car just stays in one place, gathering dust, since its owner does not yet know how to drive. Some invest in a business, opening a small shop along one of those new avenues. But most of these ventures fail for lack of customers as the promised arrival of the city seems forever delayed. The clean, straight, and smooth roads laid down in the new town incubate an astonishing variety of new ventures: theme parks, shopping malls, trendy restaurants, night clubs. These material testimonials to endless hope appear almost overnight, and in many cases fall into ruin almost as quickly. Even as road construction continues, the new town is already becoming a landscape of ghost enterprises. It's not surprising, then, that some will gamble away their compensation payment; winning a high-stakes card game feels like an equally plausible chance at success. But others might use the payment to send a child to a better school. And many do—through hard work, and some luck—end up much better off than they were before.

What is consistent, though, is the sense of suspension. Everyone in the new town lives in a space—and carries out lives—in between what was there before and what is expected to come. This has become the new space of urbanization in China. It is a space that is supposed to distinguish rural from urban, but ends up blending them into something entirely new. Fragmentation is the new physical manifestation of this process. The network of new highways is a space of simultaneous connection and blockage, plowing through fields and hills with nothing but contempt for the vagaries of lives held there, yet also offering an escape route, and a pathway to potential wealth never before seen or even imagined in these places. The network promises flow and circulation, not settlement. For this, ultimately, is what the new town suggests: an infrastructure space encouraging continuous suspension, rather than of precipitation or deposition. In his essay, *Notes on the New Town*, Lefebvre (1995) meditated on this sense of suspension, even though writing of a very different time and place than the peri-urban regions of China. “Here, in the new town,” he wrote, “boredom is pregnant with desires, frustrated frenzies, unrealized possibilities. A magnificent life is waiting just around the corner, and far, far away. It is waiting like the cake is waiting when there's butter, milk, flour and sugar. This is the realm of freedom. It is an empty realm.”



# RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI / REFERENCES

Amin, A., & Thrift N. (2001). *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge (MA): Polity Press.

Baird, G. (1995). *The Space of Appearance*. Cambridge (MA): MIT Press.

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

Bonino, M., Governa, F., Repellino M. P., & Sampieri A. (Eds., 2019). *The City after Chinese New Towns: Spaces and imaginaries from contemporary urban China*. Basel: Birkhauser.

Canguilehm G. (1998) *Il normale e il patologico*. Torino: Einaudi. (1966)

Chatwin, J. (2019). *Beijing's Last Steel Factory*. Los Angeles: Review of Books China Channel. <https://chinachannel.org/2019/11/02/shougang/>

Davis, M. (1999). *Città di quarzo*. Roma: Manifestolibri.

De Pieri, F. (2015). Modern Beijing is no palimpsest city: its evolution is one of wiping off and replacing. *Architectural Review*, 15. <https://www.architectural-review.com/essays/modern-beijing-is-no-palimpsest-city-its-evolution-is-one-of-wiping-off-and-replacing>

Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. London: Verso.

Eberstadt, N. (2019). *China's Demographic Outlook to 2040 and Its Implications*. American Enterprise Institute. <https://www.aei.org/research-products/report/chinas-demographic-outlook-to-2040-and-its-implications-an-overview/>

Foucault, M. (1966). *Les Mots et les Choses. Une archéologie des sciences humaines*. Paris: Gallimard.

Foucault, M. (2005). *Nascita della biopolitica. Corso al Collège de France (1978-1979)*. Milano: Feltrinelli (Seuil/Gallimard, 2004).

Gandy, M. (2006). Planning, Anti-Planning and the Infrastructure Crisis Facing Metropolitan Lagos. *Urban Studies* 43 (2): 371–96.

Golany, G. (Ed., 1978). *International Urban Growth Policies: New-Town Contributions*. New York: Wiley.

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

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

Hobsbawm, E. J. (1995). *Il Secolo breve*. Milano: Rizzoli.

Hou, Li, & Zhao Min (2013). Unplanned Path of Chinese Planning Schools: Historic Retrospect and Its Future Prospect. *City Planning Review*, 37 (10): 60–70.

Hsing, Y. (2010). *The Great Urban Transformation: Politics of Land and Property in China*. Oxford: Oxford University Press, 2010.

Latour, B., & Hermant, E. (1998). *Paris, ville invisible*. Les Empêcheurs de penser en rond.

Lefebvre, H. (1990). *The Urban Revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press (Gallimard, 1970).

Lefebvre, H. (1995). *Introduction to Modernity. Twelve Preludes September 1959-May 1961*. London and New York: Verso. (Les Editions de Minuit, 1962).

Liu, J. (2014). Interactions between China and West: Viewed from Urban Planning and Construction of Chinese Cities amid Modernization. In Paul, S., & Mirguet F. (Eds.). *Transferts Artistiques Entre Orient et Occident du 17e au 21e Siècle*. Louvain-la-Neuve: Academia-L'Harmattan, 275–289.

Liu, J., & Xu G. (2019). A Policy Discourse on New Town Development in Contemporary China. In: Bonino, M., Governa, F., Repellino M. P., & Sampieri A. (Eds., 2019). *The City after Chinese New Towns: Spaces and imaginaries from contemporary urban China*. Basel: Birkhauser, 59–70.

Massey D. (2005). *For Space*. London: Sage.

Phillips, T. (2017). China goes west: a ghost city in the sand comes to life. *The Guardian*, 21 March 2017. <https://www.theguardian.com/cities/2017/mar/21/china-west-ghost-city-comes-to-life-lanzhou-new-area>

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

Rowe, C., & Koetter, F. (1978). *Collage City*. Cambridge (MA): MIT Press.

Roy, A. (2009). The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory. *Regional Studies*, 43(6), pp. 819–830.

Roy, A. (2011). “Conclusion. Postcolonial Urbanism: Speed, Hysteria, Mass Dreams” In: Roy, A., & A. Ong (Eds.). *Worlding Cities: Asian Experiments and the Art of Being Global*. Oxford: Wiley-Blackwell, 307–335.

Schneider, A., & Mertes, C. M. (2014). Expansion and growth in Chinese cities, 1978–2010. *Environment Research Letters*, 9 (2).

Shao, Y., & Shi, N. (2013). *China's urban development: Critiques and Observations*. Beijing: China Architecture & Building Press, Paths International Ltd.

Sorace, C., & Hurst, W. (2015). China's phantom urbanisation and the pathology of ghost cities. *Journal of Contemporary Asia*, 46: 2, 304–322.

Stiglitz, J. E. (2016). *Reflections on China's 13th Five Year Plan*. <https://www8.gsb.columbia.edu/faculty/jstiglitz/sites/jstiglitz/files/13th%20Five%20Year%20Plan.pdf>

Tonkiss, F. (2013). *Cities by Design: The Social Life of Urban Form*. Cambridge (MA): Polity Press.

UNFPA, United Nations Populations Fund. (2007). *State of World Population 2007 Unleashing the Potential of Urban Growth*. New York: United Nations Population Fund.

Ungers, O. M. (1997). *La Città Dialettica*. Milano: Skira editore.

Weber, M. (2016). *La città*. Roma: Donzelli. (1921)

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

Xue, C., Wang Ying Q.L., & Tsai L. (2013). Building new towns in China – A case study of Zhengdong New District. *Cities*, 30: 223–232.

Zhang, L., Li, W., & Xu S. (2017). Rural migration and rural development: Case studies in eastern, central and western China. In: Zheng, Y., Zhao, L., & Tong S. Y. (Eds.). *China's Great Urbanization*. London & New York: Routledge.

Zhu, J. (2009). *Architecture of Modern China: A Historical Critique*. Abingdon and New York: Routledge.

**Pagine seguenti** *Il ponte Jade Belt Road a Tongzhou, 2019, Tongzhou New Town, Pechino, Municipalità di Pechino*  
**Following pages** *The Jade Belt Road Bridge in Tongzhou, 2019, Tongzhou New Town, Beijing, Beijing Municipality*