Vista aèria de Jing jin ji © Oriol Peus

El 14 de abril de 2014, durante una reunión ordinaria del Congreso del Partido Comunista, el presidente de la República Popular de la China, Xi JinPing da su visto bueno a la que será la Ciudad más extensa nunca planeada. Si bien para el antropólogo francés Claude Levi-Strauss *toda ciudad es el resultado de una multitud de decisiones tomadas a lo largo de los siglos*, para los chinos será solo una cuestión de días.

Sobre una vasta región de 217,000 km2 (1), que comprende las ciudades de Bei**Jing**, Tian**Jin** y las grandes ciudades de Hebei (popularmente conocida como "**Ji**"), se creará una área súper-metropolitana con una estimación de 130 millones de habitantes hacia el año 2050. La construcción de las primeras infraestructuras ya ha empezado.

Beijing se ha convertido en una ciudad demasiado densa y abarrotada con más de 17 millones de habitantes en el área metropolitana. Aunque cuenta con la red de metro más

grande del mundo y enormes autopistas urbanas, la ciudad queda irremediablemente colapsada día tras día. En cuanto a los niveles de polución, también se encuentran arriba de todo en el ranking. La industria siderúrgica alrededor de Beijing es la más productiva del mundo, generando una atmosfera irrespirable para sus habitantes. Así, el gobierno prevé oxigenar la gran ciudad trasladando edificios administrativos, universidades y grandes centros sanitarios en el espacio entre Beijing y Tianjin.

Por otro lado, Tianjin es ya la cuarta ciudad de la China en términos de población con 11 millones de habitantes y su economía está totalmente disparada. El puerto de Tianjin ya es el décimo más grande del mundo con un movimiento de 13 millones de contenedores TEU al año, para tener una referencia, el puerto de Barcelona mueve 1.6 millones, solo la décima parte (2). Las ciudades de Hebei cercanas a las dos metrópolis, TangSang, Qinhuadao, Shijiazhuang, entre otras, también tendrán un papel importante, aportando unos 7 millones de habitantes. Las estimaciones de les Naciones Unidas (3) para el crecimiento de la población en la China es que sobre el 2030 llegará al pico de crecimiento total, mientras que el flujo de población que se traslada de zonas rurales a urbanas continuará creciendo hasta al 2050.

La intención del gobierno para poder aglutinar todo este gran territorio es crear una gran red interurbana de ferrocarriles de alta velocidad que conecten los principales puntos de la trama urbana, de tal manera que se tarde sobre 60 minutos de un extremo a otro (4). La distancia urbana ya no se mide en quilómetros sino en tiempo.

Esta gran operación urbanística, es una de las medidas dentro del plan estratégico del gobierno chino para reactivar su economía, que nunca ha parado de crecer desde el 1989, cuando el presidente Deng Xiao Ping inició las reformas del país pasando de una economía comunista a una economía de mercado.

El hecho de fusionar Beijing con Tianjin da como resultado una megalópolis que será el motor económico del norte de la China, que juntamente con la región del delta del río Yangzhe al Este (Shanghai + Suzhou) y la del delta del río de la Perla al Sur (ShenZhen+Guanzhou, antiguo Cantón) serán las grandes súper áreas económicas.

¿Y referente a la sostenibilidad hay algún plan? Pues también, The China Center for International Economic Exchanges (CCIEE)(5) está desenvolviendo un nuevo modelo de crecimiento industrial para reducir drásticamente las emisiones de gases contaminantes y abrir un nuevo camino hacia una economía más sostenible con predominio de las energías renovables.

El gobierno de la república popular de la China quiere hacer de la nueva megalópolis un modelo que pretende ir reproduciendo a lo largo del país, tal como se hace actualmente con las nuevas ciudades. Todas ellas giran alrededor un mismo patrón de crecimiento, dando como resultado ciudades muy parecidas entre ellas, por no decir idénticas.

Si HiperCatalunya(6), un proyecto de búsqueda sobre el crecimiento potencial del territorio de Catalunya, fue un estudio teórico sin proyecto real, Jing JIn Ji será, muy posiblemente, un proyecto real sin estudio teórico.

Si al llegar a Turde no hubiese leído el nombre de la ciudad escrito en grandes letras, hubiese pensado que llegaba al mismo aeropuerto del que partí. Los suburbios que tuve que cruzar no eran diferentes de aquellos otros, con las mismas casas amarillentas y verdosas [...]

¿Por qué ir a Turde?, me preguntaba. I ya me quería marchar.

?Puedes reemprender el vuelo cuando quieras?me dijeron?, pero llegarás a otra Turde, igual punto por punto; el mundo está cubierto por una única Turde que no empieza ni acaba, solo cambia el nombre de su aeropuerto.

<Les ciudades invisibles>. Italo Calvino

(1) newgeography.com [1]

(2) dades del World Shipping Council referents al 2013. [2]

(3) united nations demographic ans social statistics. [3]

(4) article al The New York times [4]

(5) paulsonistitute.org [5]

(6) llibre sobre la exposició HIPERCAT al Macba, varis autors, 2003 [6]

Oriol Peus, Arquitecto, corresponsal del COAC en Beijing, China.

[7]

Tornar [8]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : http://coac.arquitectes.cat/es/content/jing-jin-ji-cuando-la-ciudad-se-convierte-en-infinita

Links:
[1] http://www.newgeography.com/content/005007-the-evolving-urban-form-jing-jin-ji-dispersing-beijing
[2] http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports
[3] http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/default.htm
[4] http://www.nytimes.com/2015/07/20/world/asia/in-china-a-supercity-rises-around-beijing.html?_r=2
[5] http://www.paulsoninstitute.org/news/2015/10/23/paulson-institute-report-argues-that-jing-jin-ji-region-can-become-national-model-for-sustainable-economic-growth/
[6] http://mad.iaac.net/iaac/publications/hicat/
[7] http://coac.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/9091
[8] http://coac.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29