

JOHN PETER COLE

LE CITTÀ CINESI: CARATTERISTICHE E MUTAMENTI

1. *Introduzione.* — In Cina, dalla morte di Mao Zedong, avvenuta nel 1976, si stanno verificando considerevoli mutamenti ideologici e riforme economiche. Ciò nonostante, l'obiettivo marxista dell'uguaglianza tra tutti i cittadini rimane il traguardo finale degli uomini politici cinesi, mentre il controllo dello Stato sui mezzi di produzione viene allentato per permettere lo sviluppo di un ristretto numero di cooperative e di imprese private. Invece del concetto della «spartizione della povertà», che ha caratterizzato la Cina per i primi trent'anni di governo del Partito Comunista (1949-1979), l'obiettivo finale è ora quello di raggiungere una crescita economica molto rapida: in una prima fase una crescita quadrupla della produzione di beni tra il 1980 ed il 2000 e successivamente un'ulteriore rapida crescita a spese, se si renderà necessario, almeno per alcuni decenni, dell'uguaglianza regionale. Viene accettato il fatto che alcuni individui ed alcune regioni si arricchiranno prima di altri.

L'urbanizzazione è un aspetto importante di tale sviluppo. La pubblicazione, in inglese, di una voluminosa serie di dati sulle caratteristiche di 295 città cinesi (*China Urban Statistics 1985*) consente uno studio delle grandi città della Cina, e del loro ruolo nello sviluppo, più dettagliato di quanto sia stato possibile fino ad oggi.

Prima della metà del XIX secolo, lo sviluppo urbano della Cina fu in gran parte di origine indigena. Duemila anni fa, nell'era degli Han, un sistema di grandi città e strade molto simili a quelle del contemporaneo impero romano copriva gran parte di quella che è ora la Cina orientale. Nel XII secolo, durante l'era dei Sung, venne promulgato un codice contenente norme rigorose per tutti gli edifici pubblici (E. Glahn, 1981). In molte parti della Cina esisteva un sistema tradizionale di mercati rurali con un modello distributivo per cittadine e villaggi che persiste tuttora, nonostante i tentativi alla fine degli anni '50 di concentrare le vendite al dettaglio, per lo più controllate dallo Stato,

in un limitato numero di centri (S. Plattner, 1975). I viaggiatori che si recavano in Cina (incluso Marco Polo) rimanevano impressionati dalle grandi dimensioni e dalla struttura evoluta di molte città. Nonostante le loro dimensioni, la maggior parte dei centri urbani era strettamente dipendente, per i viveri ed altri approvvigionamenti, dall'entroterra locale. Tale caratteristica delle città cinesi persiste tuttora.

All'incirca tra il 1850 ed il 1950 la Cina fu esposta ad una crescente influenza esterna, da parte di diverse potenze europee, degli Stati Uniti e successivamente del Giappone. Negli anni '30 il Giappone s'impadronì della Manciuria (che attualmente forma tre province della Cina nord-orientale) e subito dopo si accinse alla conquista di tutto il paese. L'effetto dell'influenza straniera fu quello di «spalancare la Cina», mediante la creazione di diversi «porti in concessione», alcuni molto all'interno. Sotto il profilo geografico, tuttavia, il risultato che emergeva negli anni '40 fu la concentrazione, nelle province costiere, dei principali centri commerciali, dei moderni insediamenti industriali e delle linee ferroviarie.

Durante gli anni '50 l'Unione Sovietica fu il principale modello di sviluppo per la Cina, seppure con differenze notevoli. Nell'URSS specialmente dopo il 1928 (inizio del Primo Piano Quinquennale) si diede particolare rilevanza all'espansione della capacità dell'industria pesante; l'agricoltura fu trascurata e venne incoraggiata la crescita di insediamenti urbani di ogni tipo. Ogni regione, almeno in teoria, doveva potersi avvantaggiare della nuova capacità industriale. L'urbanizzazione divenne cruciale per ragioni sia ideologiche sia economiche: l'espansione del proletariato e le economie di scala. A seguito dei successi di Mao nelle aree rurali, in Cina c'è stato meno entusiasmo che in URSS per l'espansione urbanistica e più interesse per l'agricoltura, seppure con una politica di dispersione della capacità industriale. Mentre la residenza in alcune grandi città dell'Unione Sovietica è soggetta a limitazioni, in Cina sin dal 1949 il flusso della popolazione rurale verso molte delle città più grandi viene mantenuto sotto stretto controllo. Come risultato di tutto questo, la Cina è uno dei paesi meno urbanizzati tra quelli in via di sviluppo, nonostante il fatto che abbia tradizioni di urbanizzazione più lunghe rispetto a qualsiasi altro paese del mondo. In effetti, l'attuale sistema urbano cinese riflette in larga misura modelli che si sono sviluppati attraverso un arco di tempo molto lungo.

Durante gli anni '50, sotto l'influenza sovietica, la creazione di nuove industrie nell'interno e nel Nord (ad es., gli impianti per il ferro e l'acciaio a Baotou e Wuhan) ha costituito uno sviluppo di particolare importanza. Dopo il 1958 (l'inizio del «grande balzo in avanti») furono istituite le comuni e fu incoraggiata l'industria locale in insediamenti di dimensioni ridotte. Durante la Rivoluzione Culturale (1966-76), per

motivi ideologici piuttosto che economici, molte persone vennero trasferite fuori delle città.

Come risultato delle politiche di urbanizzazione iniziate nel 1949, nei primi anni '80 alcune parti della Cina erano molto più fortemente urbanizzate di altre, in particolare della Cina sud-occidentale, totalmente priva di ferrovie prima del 1950 e arretrata rispetto alle province della costa e del Nord-est. Nel 1985 la Cina aveva circa 52.000 km di ferrovie in confronto ai circa 20.000 dell'Italia, ma era completamente priva di autostrade interregionali e disponeva di pochissimi veicoli per il trasporto commerciale. E la Cina è circa trenta volte più grande dell'Italia ed ha un numero di abitanti quasi venti volte maggiore.

Nonostante l'impressione, molto diffusa all'estero, che la Cina sia una terra uniforme, le città cinesi formano un sistema notevolmente complesso, con condizioni demografiche ed economiche tanto contrastanti, per alcuni aspetti, tra provincia e provincia quanto quelle esistenti tra paesi sviluppati e paesi in via di sviluppo. Si potrebbe ragionevolmente giungere alla conclusione che per motivi geografici il socialismo non è stato ancora realizzato. In ciò hanno pure avuto la loro parte i contrasti ideologici, i fallimenti della pianificazione economica, le calamità naturali, le preoccupazioni per le minoranze, nonché considerazioni strategiche.

Lo studio delle città della Cina pone particolari problemi a causa della mancanza di chiarezza nella definizione del termine «urbano». I distretti definiti geograficamente sono classificati come «urbani» e «non urbani», ma ciascuna sub-area contiene in varie proporzioni popolazione sia agricola che non agricola. Le aree urbane sono poi ulteriormente suddivise in aree propriamente urbane e aree suburbane. In conseguenza di ciò, sono molto differenti i dati sulla popolazione urbana, non soltanto nelle fonti straniere ma anche in quelle cinesi.

La Cina viene ripartita al più alto livello amministrativo in 29 divisioni principali: 21 province, 5 regioni autonome e 3 municipalità (d'ora in avanti tutte definite per semplicità come province). Alla fine del 1984 vi erano 2069 contee. Mediamente, una contea cinese ha pressappoco lo stesso numero di abitanti di una provincia italiana, circa mezzo milione. Nel 1984 soltanto 295 insediamenti erano definiti come città, ma poiché alcune città occupano più di una contea, oltre un quarto di tutte le contee (544) sono considerate urbane nel senso più ampio. Inoltre la Cina ha circa 16.000 cittadine, come pure 60.000 centri con più di 2000 ab., definiti «villaggi urbani». In questo scritto l'attenzione verrà focalizzata sulle 100 città più grandi; ma è necessaria un'ulteriore delucidazione per quanto riguarda i termini «urbano» e «città».

Particolarmente benvenuta e preziosa è la pubblicazione suddetta *China Urban Statistics 1985* (indicata d'ora in avanti come *CUS 85*). Quest'opera contiene un grande numero di dati relativi a 295 città, co-

DATI SULLA POPOLAZIONE DI ALCUNE CITTÀ CINESI NEL 1984
(migliaia di abitanti)

	Cina	Beijing	Shanghai	Baoshan ¹	Golmud ²	Wuxi ³
Pop. delle città e contee pertinenti	497.861	9.452	12.048	681	57	3.885
<i>di cui non agricola</i>	145.331 (29,2%)	5.581 (59,1%)	7.608 (63,1%)	49 (7,3%)	46 (81,3%)	1.380 (35,5%)
Pop. del distretto urbano	191.156	5.755	6.881	681	57	825
<i>di cui non agricola</i>	110.128 (57,5%)	4.983 (86,6%)	6.726 (97,7%)	49 (7,3%)	46 (81,3%)	696 (84,4%)

(1) Nella provincia dello Yunnan. (2) Nella prov. del Qinghai. (3) Nella prov. dello Jiangsu.

N.B. - La popolazione totale della Cina nel 1984 ammontava a 1.034.407.000 ab.; quella non agricola, a 196.871.000 (19%).

Fonte: CUS 85

me pure i profili testuali di 34 delle più importanti. L'inclusione nel gruppo delle 295 città dipende sia dalla funzione sia dalle dimensioni, per cui anche alcuni insediamenti di dimensioni modeste sono definiti come città. L'uso e l'interpretazione dei dati contenuti nel libro presentano difficoltà in quanto le aree e le popolazioni cui si riferiscono i dati sono assai diverse fra loro, in conseguenza della complessità della definizione di città in Cina. L'utilità della maggior parte dei dati di CUS 85 è limitata dal fatto che la percentuale della popolazione non agricola varia enormemente da una città all'altra. Poiché una caratteristica di base della vita economica e sociale in Cina è data dalla differenza generalmente molto marcata esistente tra la popolazione agricola e non agricola per quanto attiene alle condizioni di vita e al reddito, la presentazione di dati in una forma che non tenga conto della distinzione tra le due popolazioni rende l'interpretazione di alcuni risultati difficile e approssimativa. La natura del problema risulterà forse più chiara dalla piccola selezione di città contenuta nella tab. 1 e dal disegno della fig. 1.

Della popolazione totale della Cina, costituita di 1034,4 milioni di ab., circa la metà (48,1%) ricade nella categoria più vasta inclusa in CUS 85, «città e contee». Per contrasto, all'altro estremo, la molto più ristretta popolazione non agricola dei distretti urbani delle 295 città è appena al di sopra di un decimo (10,6%) della popolazione totale della

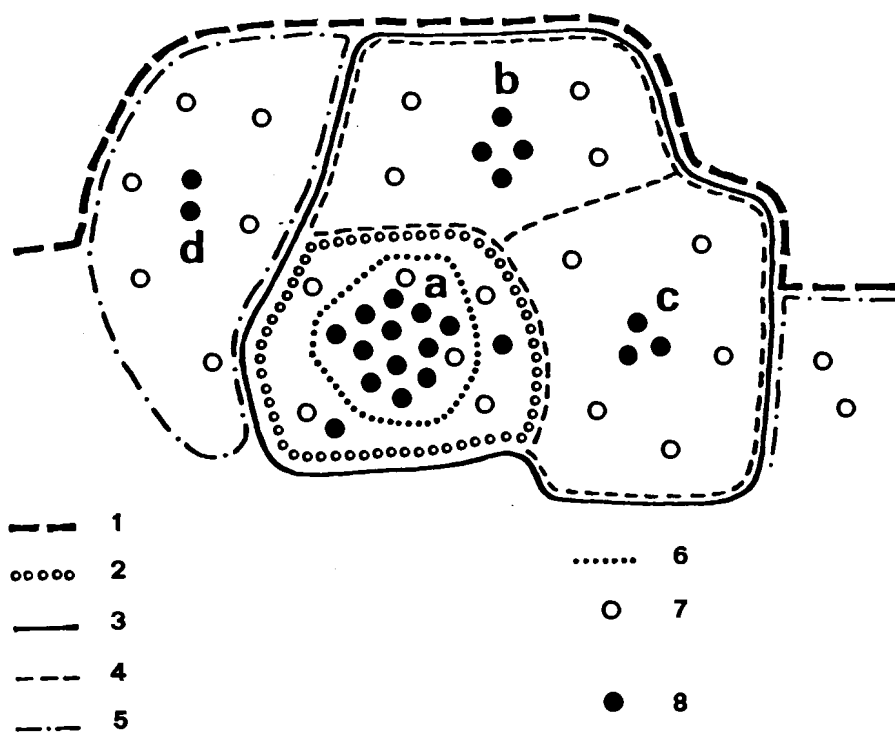


FIG. 1 — CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA POPOLAZIONE URBANA IN CINA.

1, limite di provincia; 2, limite della contea della città principale; 3, limite della città e contee associate; 4, limite di contea associata; 5, limite di contea non associata; 6, limite tra area urbana e suburbana; 7, popolazione agricola; 8, popolazione non agricola.

Cina. Nella fig. 1, la contea *a* è una città fittizia. Essa include sia la popolazione agricola che quella non agricola. In questo esempio due altre contee, *b* e *c*, ciascuna con ambedue i tipi di popolazione agricola e non agricola, sono le contee associate alla città *a*. La contea *d* non è associata ad alcuna città. Alcune tra le 295 città, specialmente quelle più piccole (ad es. Baoshan e Golmud nella tab. 1), non hanno contee associate.

Allo scopo di poter distinguere nel modo più realistico possibile il settore più altamente urbanizzato della popolazione cinese, le città sono state ordinate secondo la dimensione della popolazione non agricola del distretto urbano. Le 100 città più grandi della Cina, in pratica tutte con una popolazione non agricola relativa al distretto urbano di

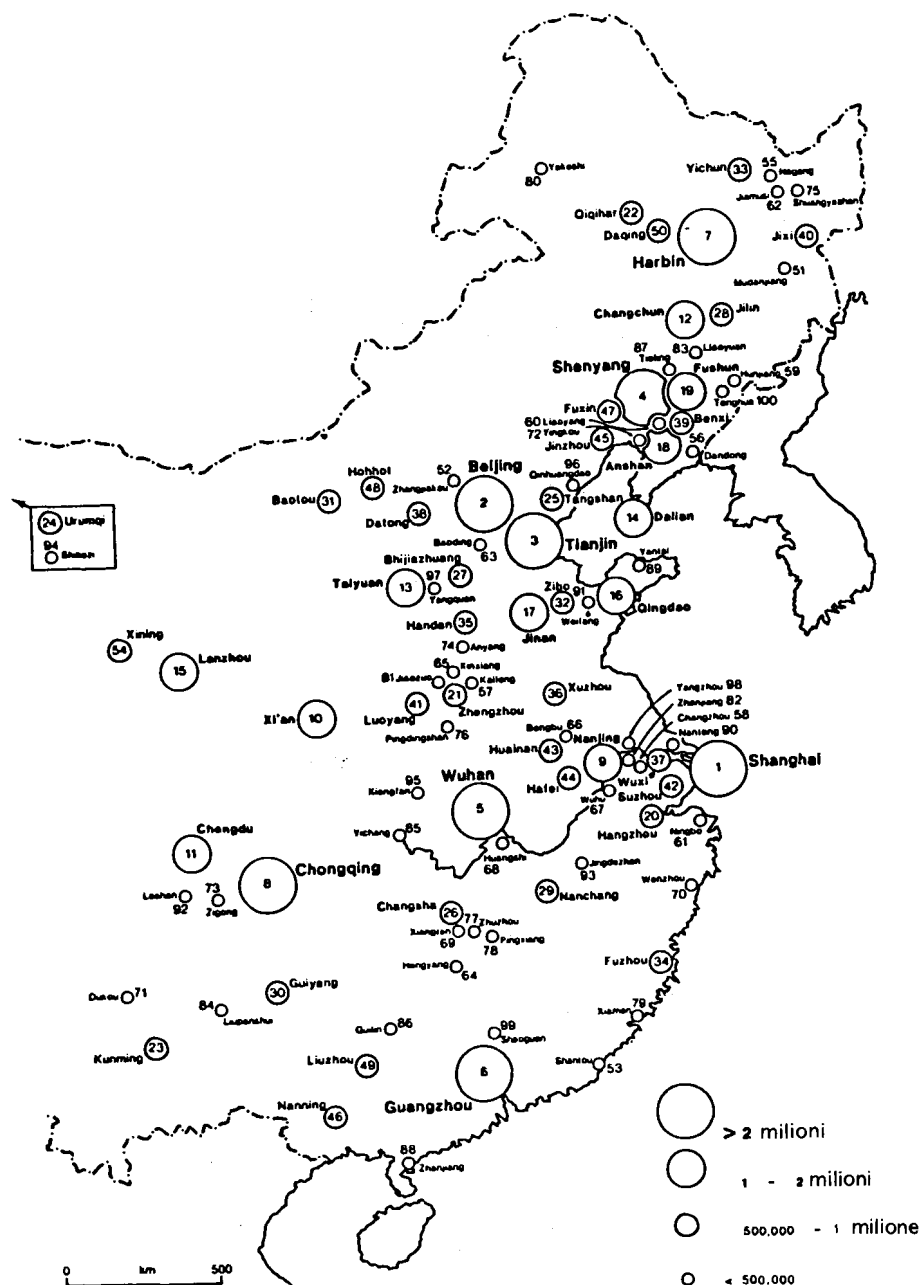


FIG. 2 — LE CENTO MAGGIORI CITTÀ CINESI (1984)
(in base alla popolazione non agricola del distretto urbano)

DATI RELATIVI ALLE VENTI MAGGIORI CITTÀ CINESI (*)

TAB. 2

CITTA	PROVINCIA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Shanghai	Shanghai	4	5	67	83	34	20	15	22	4	47	163	51	57	75	1393
Beijing	Beijing	5	4	50	53	57	32	37	33	1	59	318	54	67	109	1410
Tianjin	Tianjin	5	5	41	60	21	11	18	27	0	47	106	37	41	50	896
Shenyang	Liaoning	4	4	32	41	21	13	20	24	3	43	102	46	33	66	881
Wuhan	Hubei	5	3	29	45	23	18	22	23	3	51	149	54	46	117	913
Guangzhou	Guangdong	2	5	25	48	23	23	13	20	6	53	105	46	51	60	1441
Harbin	Heilongjiang	3	3	22	30	22	16	25	19	2	38	131	61	46	87	1007
Chongqing	Sichuan	2	1	20	39	17	17	21	13	1	38	165	50	39	22	738
Nanjing	Jiangsu	4	5	19	47	30	13	19	25	6	58	292	42	47	108	933
Xi'an	Shaanxi	3	1	17	35	28	18	19	17	1	44	82	50	43	98	826
Chengdu	Sichuan	3	1	115	44	18	7	15	16	1	55	191	50	47	40	730
Changchun	Jilin	3	3	14	34	25	20	32	40	13	47	214	57	49	61	954
Taiyuan	Shanxi	4	3	14	39	26	15	23	16	1	52	111	81	52	103	720
Dalian	Liaoning	3	5	13	53	24	15	37	34	5	47	138	50	37	54	1025
Lanzhou	Gansu	3	1	11	43	8	24	30	25	1	48	184	63	47	76	881
Qingdao	Shandong	4	5	11	60	19	17	38	40	4	51	68	52	52	14	1065
Jinan	Shandong	5	3	11	45	33	17	31	36	2	51	282	69	66	70	1015
Anshan	Liaoning	4	4	11	57	9	15	43	22	10	43	119	57	38	10	814
Fushun	Liaoning	4	4	11	48	18	15	24	22	2	44	82	55	26	11	762
Hangzhou	Zhejiang	4	5	10	69	36	19	31	29	1	57	273	65	61	58	1188

(*) 1, coefficiente di accessibilità ferroviaria; 2, coefficiente di distanza dalla costa; 3, ampiezza demografica (centinaia di migliaia di ab.); 4, prodotto industriale lordo del distretto urbano (centinaia di RMBY 1980) per ogni componente della popolazione non agricola; 5, telefoni/1000 ab.; 6, consumo di elettricità (10kWh/ab.); 7, superficie di strada pavimentata ($m^2/10$ ab.); 8, lunghezza delle condutture fognanti ($m/100$ ab.); 9, % delle aree verdi sulla superficie totale; 10, spazio disponibile per abitazione ($m^2/10$ ab.); 11, volumi disponibili nelle biblioteche pubbliche per ogni centinaio di ab.; 12, posti letto ospedalieri/10.000 ab.; 13, medici/10.000 ab.; 14, studenti iscritti a scuole superiori/10.000 ab., (di città e contee); 15, valore totale delle vendite al dettaglio nel distretto urbano (RMBY/ab.).

oltre 284.000 ab., sono elencate nella tab. 2 in ordine di grandezza, e sono individuate nella fig. 2 da un numero e dal nome.

2. *Il sistema attuale delle città in Cina.* — Sia in Cina sia all'estero molto è stato scritto sulle città cinesi. Si indicano qui alcune fonti principali. C.W. Pannel e L.J.C. Ma (*China*, 1983) danno ampio resoconto della storia dello sviluppo urbano in Cina. M. Blecher (N. Maxwell e B. McFarlane, 1984) tratta del lavoro contadino per l'industria urbana. I. Davies (C. Mackerras, 1976) riporta esempi di decentramento dell'industria dalla costa e dal Nord-ovest verso l'interno. R. Murphey (*The Fading of the maoist vision*, 1980) si occupa di storia dell'urbanizzazione e della dispersione della crescita urbana. Frequenti articoli sull'urbanizzazione in generale e su singole città in particolare sono apparsi nei periodici «Beijing Review» e «China Reconstructs» negli anni più recenti. Ad alcuni si fa riferimento nel paragrafo 4. Il materiale che segue si basa per la maggior parte su CUS 85.

Come notato nell'introduzione, il livello di urbanizzazione in Cina varia grandemente da provincia a provincia e persino nello stesso ambito provinciale; diverse province hanno una popolazione superiore a quella dell'intera Italia. Nella fig. 3 la popolazione totale di ciascuna provincia è rappresentata da un cerchio di area proporzionale alla popolazione. All'interno del cerchio si distinguono due definizioni di «urbano»: una definizione ampia (*Statistical Yearbook of China*, 1985, p. 188) e una più ristretta della popolazione non agricola relativa al distretto urbano descritta nel paragrafo 1. Sono evidenti grandi variazioni interprovinciali: le province costiere e di nord-est sono generalmente più urbanizzate, il Sud-ovest assai meno per motivi storici ai quali abbiamo già accennato.

La struttura della popolazione cinese al censimento del 1982 è mostrata nella fig. 4. L'effetto della morte di circa 25 milioni di persone durante il periodo 1959-62 («grande balzo in avanti») emerge chiaramente, così come pure il netto declino della natalità che si è verificato in alcune parti della Cina sin dai primi anni '70, specialmente nelle città più grandi. Un caso estremo dell'effetto di un basso tasso di natalità in contrasto con quello alto degli anni '50 e '60, combinato con una certa migrazione interna, è rappresentato dall'esempio del centro di Shanghai, nella fig. 5. La futura struttura della popolazione delle città cinesi rimane un oggetto di congettura, sebbene sia da attendersi un'ulteriore migrazione interna come risultato di cambiamenti nelle zone rurali, dove attualmente circa 450 milioni di persone (senza contare le persone a carico) lavorano la terra.

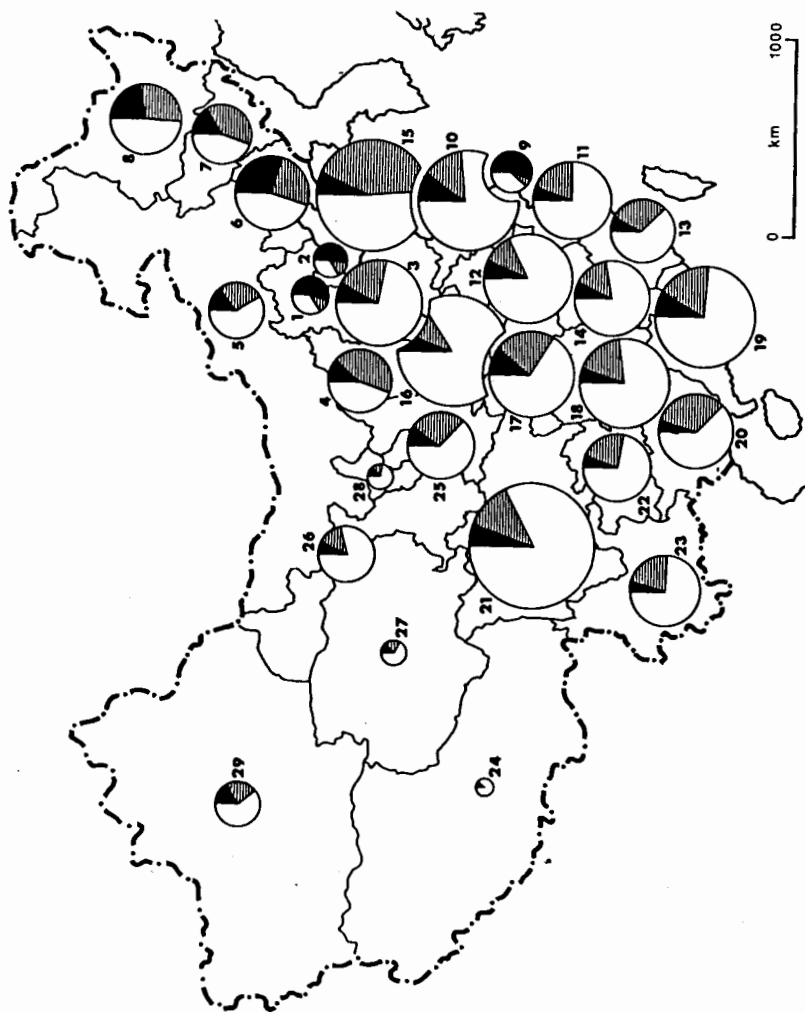


FIG. 3 — URBANIZZAZIONE DELLE PROVINCE DELLA CINA.

I cerchi sono proporzionali alla popolazione totale delle province; i settori neri, alla popolazione non agricola dei distretti urbani; i settori tratteggiati, alla popolazione urbana secondo i criteri adottati dallo *Statistical Yearbook of China*.

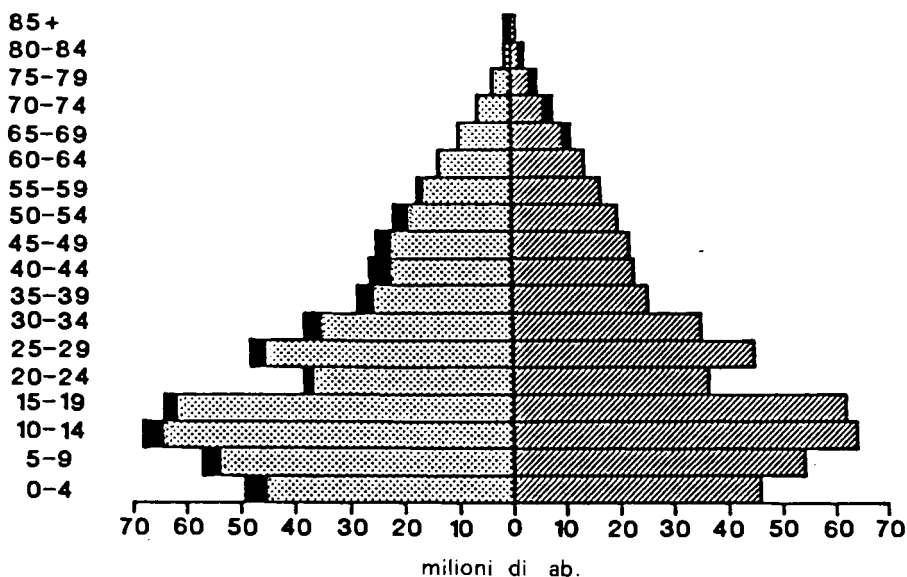


FIG. 4 — STRUTTURA PER ETÀ DELLA POPOLAZIONE DELLA CINA (1982).

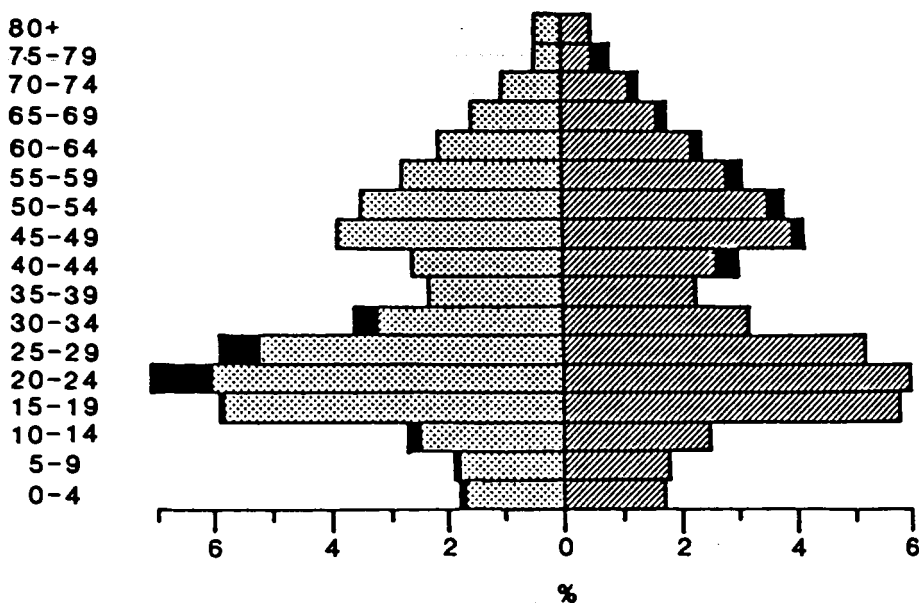


FIG. 5 — STRUTTURA PER ETÀ DELLA POPOLAZIONE DEL CENTRO DI SHANGHAI.

3. Interpretazione dello stato attuale dell'urbanizzazione cinese. —

Il rapporto sulla situazione attuale in Cina si basa su uno studio di quindici variabili selezionate per descrivere le cento città più grandi all'inizio degli anni '80. In considerazione delle esigenze di spazio, l'intero insieme dei dati viene fornito soltanto per le prime 20 città. La scelta delle variabili è stata interamente soggettiva ed intuitiva. Si ritiene che esse possano riflettere un insieme di aspetti relativi alle condizioni e alla qualità della vita. Sfortunatamente la definizione di alcune variabili, ad esempio la disponibilità di aree verdi, varia grandemente da provincia a provincia. Con altre variabili si osservano effetti inattesi, come nel caso della disponibilità di spazio, che spesso è abbondante nelle città più piccole e remote, mentre è estremamente limitata in città caratterizzate da alti valori di variabili inerenti ad altri aspetti dello sviluppo.

Allo scopo di esaminare le relazioni esistenti tra le variabili, è stato ipotizzato che tre caratteristiche, fra le altre, avrebbero influenzato le differenziazioni negli attuali livelli di complessità strutturale e tenore di vita (nei limiti in cui essi possano essere misurati in Cina). Esse sono le variabili 2, 3 e 4 della tab. 2:

- La distanza dalla costa, considerando «costa» anche il corso inferiore del fiume Chang Jiang).
- La dimensione della città, secondo la popolazione non agricola relativa al distretto urbano. Dovrebbe essere notato che, quando necessario, le restanti variabili adoperate sono state convertite in valori per abitante allo scopo di eliminare l'influenza diretta della popolazione assoluta. Ad esempio, una città potrebbe avere 1 milione di abitanti, ma solo 5000 telefoni; un'altra città 300.000 abitanti, ma 3000 telefoni. Mentre la prima ha un numero più grande di telefoni in assoluto, la seconda ne ha di più per abitante.
- Il livello di industrializzazione. È stato anche preso in considerazione il fatto che sul destino di alcune città avrebbero inciso altri fattori non considerati dalle variabili precedenti, come l'avere lo *status* di capoluogo di provincia, l'avere un'alta percentuale di abitanti non Han, l'essere di fondazione recente. È da mettere in rilievo anche il carattere di validità generale dei risultati piuttosto che la loro precisione.

L'analisi delle componenti principali è stata applicata all'intero insieme dei dati (100 città e 15 variabili). Qui non sono riportati i risultati, ma verranno tra breve esposte alcune delle conclusioni. È risultato che le vendite al dettaglio *pro capite* sono in stretta relazione con parecchie delle altre variabili che misurano anche il livello di modernizzazione della città (telefoni, letti d'ospedale, dotazione di fogne) e che le tre variabili indicate sopra — dimensione effettiva della città, distanza dalla costa e grado di industrializzazione — erano correlate cia-

scuna positivamente, anche se non in modo particolare, con la componente generale che dà la misura della modernizzazione.

La documentazione mostra chiaramente che il tenore di vita e la complessità strutturale delle città cinesi non possono essere messi in relazione esclusivamente con una qualsiasi variabile, come la distanza dalla costa oppure il livello di industrializzazione. La scarsa correlazione può entro certi limiti risultare da difetti nei dati menzionati prima, in particolare dalla mancanza di dati più appropriati, e dalla complessità della struttura amministrativa delle città studiate.

La mia interpretazione dei risultati per come si presentano è pertanto priva di conclusioni. Partendo dai dati disponibili sulle città della Cina, non è possibile identificare delle forti associazioni fra le variabili.

In altri termini, la situazione è estremamente complessa, e non è giustificato, pertanto, selezionare uno o due fattori influenti solo per un bisogno di ordine, di semplificazione o di un conveniente modello per descrivere le attuali differenze esistenti tra le città della Cina. Eppure ciò è stato fatto da vari studiosi, attribuendo eccessiva importanza, ad esempio, alla distanza dalla costa o al livello dell'industrializzazione. Se si considera che la Cina comprende località lontane l'una dall'altra come possono esserlo in Europa Helsinki da Palermo o Volgograd da Madrid, forse non costituisce una sorpresa trovare una grande complessità nonostante i quasi quarant'anni di regime del Partito Comunista che ha tra i suoi obiettivi dichiarati il livellamento delle condizioni di vita.

Le differenze nei livelli di vita esistono effettivamente e chiaramente tra le città cinesi, nonostante la politica seguita fino a poco tempo fa di mantenere tutte le ricchezze nelle mani dello Stato e di evitare marcate divergenze tra i differenziali di reddito. Gli indici ufficiali del reddito permettono una remunerazione circa dieci volte più alta per i meglio pagati. Sembra ragionevole prendere le vendite al dettaglio per abitante (variabile 15 della tab. 2) come misura della differenza di tenore di vita tra le città della Cina (fig. 6), nonché della modernizzazione e della complessità di struttura.

È possibile solo fare alcune ampie generalizzazioni regionali sulla distribuzione spaziale delle città più o meno modernizzate. In termini di modernizzazione e di tenore di vita, le città ubicate nel triangolo Shenyang-Taiyuan-Qingdao e tra Shanghai e Wuhan sono quasi tutte comprese entro la metà più importante delle cento città studiate, mentre nell'altra metà prevalgono quelle situate nel Sud-ovest e nell'estremo Nord-est. La distribuzione delle città più evolute corrisponde strettamente a un'attesa concentrazione nella zona «triangolare» Shenyang-Beijing (Pechino)-Qingdao, allo sviluppo ampiamente pubblicizzato lungo la costa della Cina in generale, ed alla zona del basso Chang

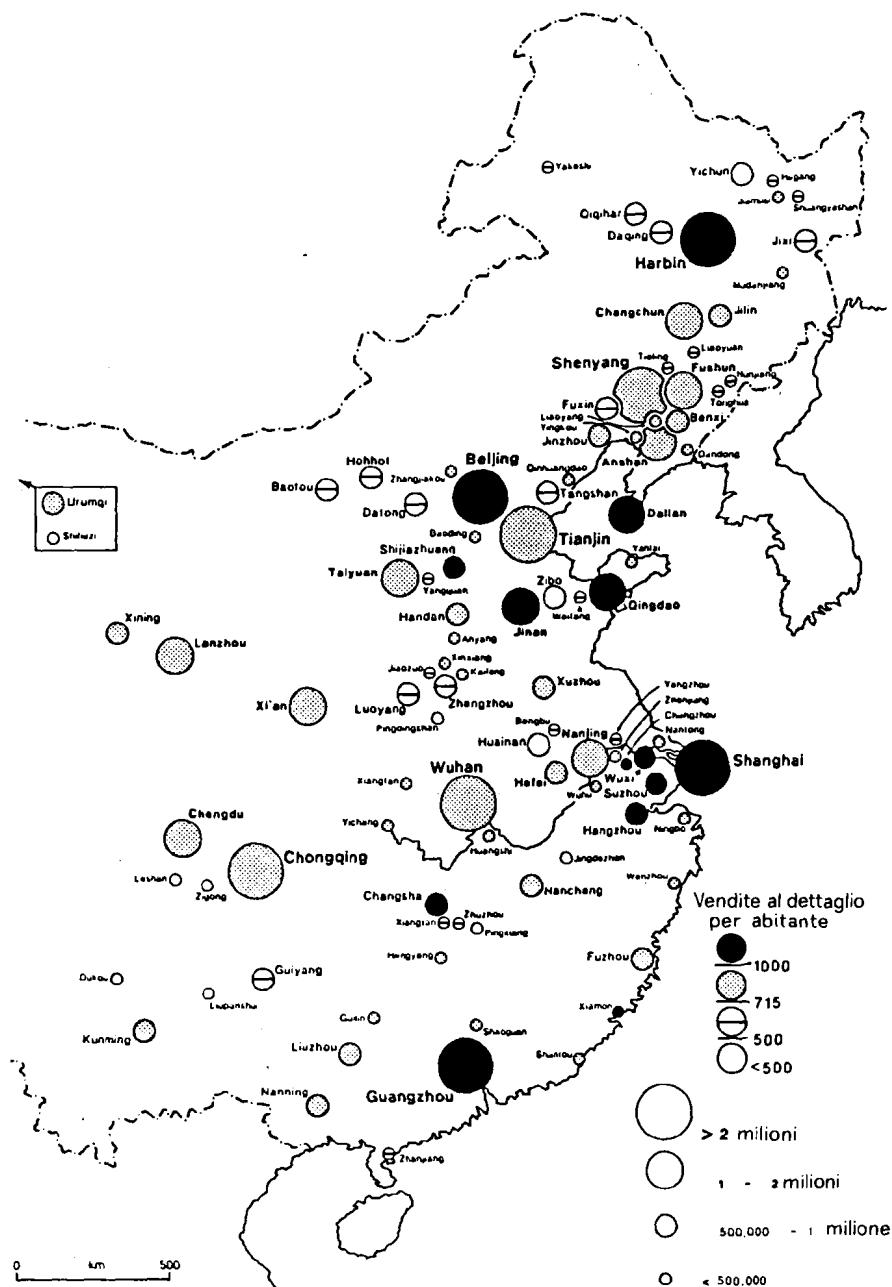


FIG. 6 — VENDITE AL DETTAGLIO NELLE CENTO MAGGIORI CITTÀ CINESI (1984).
(in RMBY per abitante).

Jiang tra Wuhan e Shanghai. La combinazione di fattori influenti come la posizione, l'effettiva dimensione e il livello di industrializzazione sembra nell'insieme giustificare essenzialmente la variazione, ma altri fattori precedentemente indicati, come il fatto di essere un capoluogo di provincia (positivo) o di trovarsi in un'area di minoranze etniche (negativo), hanno anche il loro peso.

Le città strutturalmente più complesse hanno quasi sempre una lunga storia, si trovano vicino alla costa e sono fortemente industrializzate oppure sono capoluoghi di provincia. Queste ultime sono particolarmente favorite in quanto le autorità più importanti e i detentori del potere decisionale tendono a stabilirvi le loro basi e sono inclini a favorire gli investimenti *in loco*. Circa 20 si trovano sulla costa o nelle sue vicinanze e dispongono di grandi aziende industriali. Le città meno complesse ne includono circa 20 con una singola funzione (estrazione del carbone, industria del legname, siderurgia). Molte di esse non sono ben servite dalle vie di comunicazione, sono situate verso l'interno e sono impegnate nella trasformazione dei prodotti primari. In generale, vengono corrisposti prezzi bassi per le materie prime prodotte in tali posti. Senza ulteriori dati e senza prendere in considerazione la maggior parte o addirittura la totalità delle 295 città della Cina, sarebbe fuor di luogo trarre delle conclusioni precise sulle loro caratteristiche e sui contrasti esistenti fra le stesse. Le città cinesi, sia come sistema che come insieme di individui con distinte caratteristiche, sono molto complesse. È opportuno, pertanto, astenersi dalle generalizzazioni.

4. *Problemi e prospettive future.* — In questo paragrafo le prospettive future delle città cinesi saranno considerate tenendo conto delle influenze sul sistema precedentemente individuate come statisticamente significative, anche se prese singolarmente hanno scarsa importanza: la posizione in relazione alla costa, l'effettiva dimensione e l'industrializzazione. Infine saranno sottolineati alcuni problemi interni delle città.

Motivazioni ideologiche hanno fatto sì che in Cina, a partire dal 1949, fosse raggiunta una distribuzione più bilanciata delle attività non agricole. In conseguenza l'industria moderna è penetrata in regioni dove prima del 1949 veniva provveduto soltanto ai bisogni basilari, mentre in molte parti della Cina aree rurali prossime a grandi città hanno anche ottenuto investimenti industriali, spesso sotto la forma di attività di servizio per le grandi industrie delle città stesse. Attraverso gli anni sono venute identificandosi un certo numero di «città-chiave» che sono state elencate, con notevole dettaglio, nello *Statistical Yearbook of China* dal 1981 in poi. Esse risultano anche essere le città più grandi e la loro distribuzione risulta dalla fig. 7. Parecchie di esse, tut-

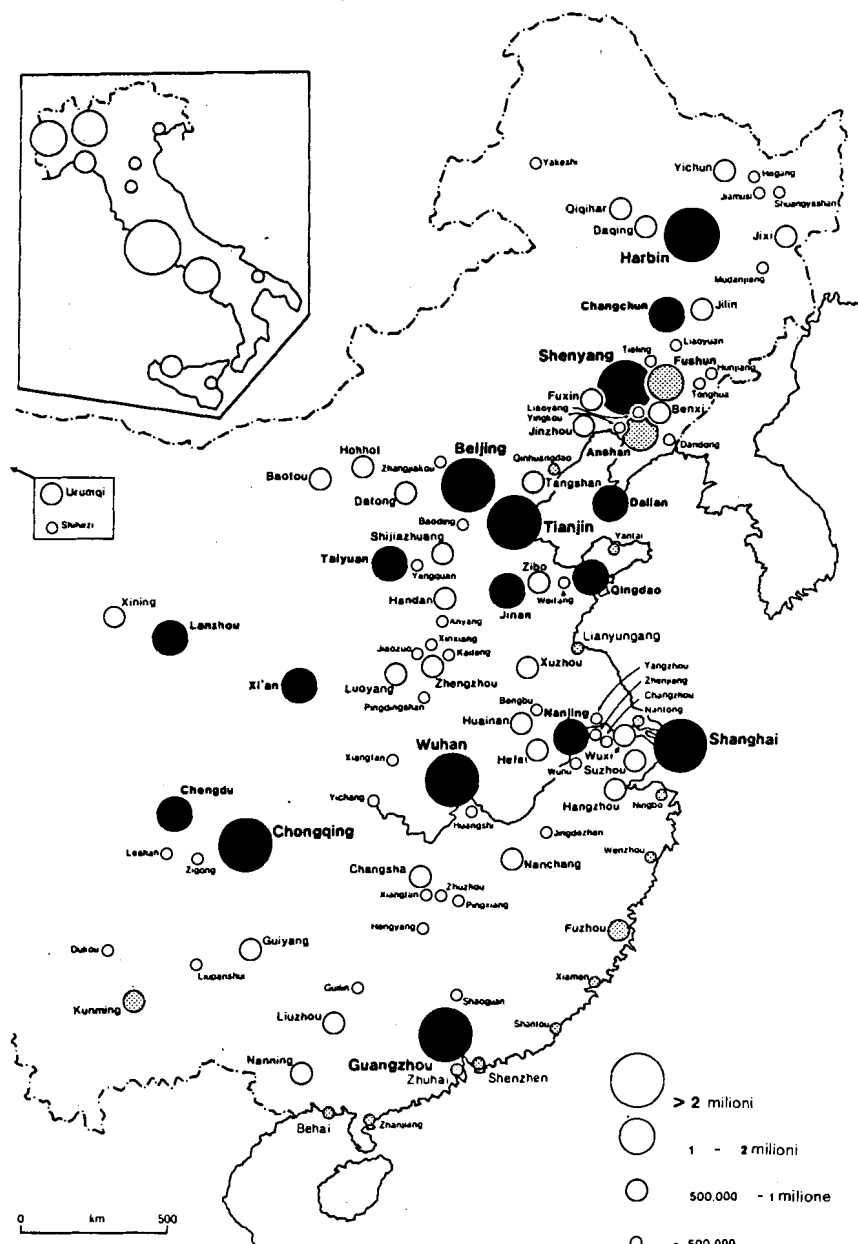


FIG. 7 — CITTÀ-CHIAVE DELLA CINA.

I cerchi neri rappresentano le diciassette città originali; quelli tratteggiati, le sedici aggiunte successivamente.



FIG. 8 — NANJING (NANCHINO): ABITAZIONI TRADIZIONALI ALLA PERIFERIA DELLA CITTÀ.

ti capoluoghi provinciali, sono ad una considerevole distanza dalla costa. Tutte tranne una, Guangzhou (Canton), si trovano o sul fiume Chang Jiang o a nord di esso. Non va dimenticata la presenza di Hong Kong (con la contigua Shenzhen) e di Taiwan (considerata dai cinesi, come una provincia del loro paese). In effetti la loro integrazione nell'economia cinese dovrebbe rafforzare in vari modi il sistema urbano nel Sud.

Nel 1980 furono create un certo numero di zone economiche speciali (Special Economic Zones, SEZ). Nello *Statistical Yearbook of China* del 1985 sono elencate altre 16 città in aggiunta alle preesistenti 17 «città chiave»: tutte, tranne tre (Fushun, Anshan e Kinming), si trovano sulla costa e sono costituite essenzialmente delle SEZ e da 14 altre città costiere aperte al commercio internazionale nel 1984. La scelta delle loro posizioni resta un supporto valido all'opinione largamente espressa che almeno nel breve termine (per «breve» nella storia cinese s'intendono decenni e non anni) le località costiere saranno quelle più adatte e più attraenti per la maggior parte degli investimenti, sia cinesi sia stranieri, in molti settori dell'economia, nelle attività sia industriali sia terziarie.

In considerazione di quanto è stato detto sopra, è lecito aspettarsi che venga data molta pubblicità agli sviluppi nelle aree costiere della

Cina. I porti che hanno attraversato un periodo di stagnazione durante il periodo comunista, quando il commercio con l'estero era diretto verso l'Unione Sovietica (anni '50) oppure era molto limitato (1966-76), vengono ora rinnovati e ampliati. Nantong sul basso Chang Jiang (Zhou Zheng, 1985), Ningbo, una delle prime concessioni (Lu Xuzhang, 1985), e Zhanjiang nell'estremo Sud, il centro per l'esplorazione petrolifera nel Mar Cinese Meridionale (Han Baocheng, 1985), sono esempi nella recente letteratura. Un porto di particolare importanza per la sua vicinanza all'entroterra della Cina centrale settentrionale è Lianyungang (Ling Yang, 1985), un progetto chiave per lo sviluppo cinese. Hangzhou (Jian Chuan, 1985), città di particolare significato storico per la Cina e che, se ben restaurata, può diventare una località di grande interesse e bellezza, necessita di un miglioramento mediante una pulizia a fondo, una più efficiente rete di trasporti ed un maggiore dinamismo nel campo delle costruzioni. Esiste anche una tendenza (Zhu Yuchao, 1987) verso un tipo differente di iniziativa, come la creazione sulla costa vicino a Tianjin (Tientsin) di una zona di alta tecnologia.

Gli sviluppi nuovi più spettacolari sulla costa della Cina sono state le SEZ (Wang Jinsui, 1986). Nel 1984 due di queste città, Shenzhen, confinante con Hong Kong (Liang Xiang, 1986) e Zhuhai (confinante con Macau), insieme avevano utilizzato 800 milioni di dollari USA di capitali stranieri (*CUS* 85, pp. 552-559) dei 2200 milioni complessivi disponibili in Cina, quasi il 36% del totale nazionale per meno dello 0,1% della popolazione cinese. Shenzhen ha una particolare rilevanza in quanto si sta sviluppando come una zona intermedia tra Hong Kong e la zona rurale della provincia di Guangdong confinante con Hong Kong. È necessario notare che la maggior parte del capitale straniero investito in Cina negli anni '80 proviene da fonti come Singapore, per cui il Sud sotto questo aspetto viene favorito.

Perché dopo morte di Mao l'importanza si è nuovamente spostata alle città? Il commercio internazionale cinese è cresciuto enormemente negli ultimi dieci anni ed è conveniente concentrare le attività orientate all'esportazione nei porti. In generale le località dell'interno sono insufficientemente collegate sia con i porti marittimi che con altre località della Cina. È meglio trovarsi sulla costa che al terminale di una ferrovia a un solo binario lunga 1000 km in qualche parte dell'entroterra. Anche gli investitori stranieri, a quanto sembra, preferiscono collocare le loro risorse sulla costa o vicino ad essa, un vantaggio psicologico anche se non necessariamente economico. Si prevedono anche nuovi ritrovamenti di petrolio e di gas nelle regioni costiere o *off shore*. In alcuni casi è stato fisicamente impossibile realizzare progetti lontano dalla costa. Si può citare ad esempio il caso di una centrale nucleare vicino a Shenzhen: ferrovie e strade inadeguate non avrebbe-

ro assolutamente consentito l'inoltro verso l'interno delle parti componenti più pesanti e ingombranti.

Le città ubicate sulla costa e nel Nord-est godono di un ulteriore vantaggio rispetto a molte città dell'interno: l'esperienza e la mano d'opera addestrate. Nel documento *Baoshan Paves Way for Modernization* (1985, p. 9) viene fatto notare che la realizzazione più idonea dei moderni impianti siderurgici integrali sarebbe stata trovata nei pressi di Shanghai, sia per la favorevole posizione lungo il fiume (che permette di evitare il costoso trasporto ferroviario di grandi quantità di materie prime e di prodotti industriali), sia per la larga disponibilità di esperti e di specialisti. Il complesso progetto ha coinvolto per diversi anni molta assistenza tecnica giapponese ed una forza di 60.000 lavoratori edili.

I pianificatori cinesi, fino ad oggi, possono forse congratularsi con sé stessi per aver prevenuto la formazione di città molto grandi (delle dimensioni della Grande Tokyo, di Città di Messico o di San Paolo). Secondo Zhao Bainian (1987), città di oltre un milione di abitanti rientrano nella definizione di popolazione urbana «extra grande» e città di popolazione compresa tra mezzo milione e un milione di abitanti in quella di «grande». Se da un lato la localizzazione di molti progetti chiave presso alcune grandi città come Shanghai, Beijing e Guangzhou senza dubbio apporterà loro un'ulteriore crescita, dall'altro vi è una tendenza ad incoraggiare un risveglio e un'ulteriore crescita basata sia su miglioramenti nell'agricoltura che su una industrializzazione diffusa nei 60.000 insediamenti che hanno sofferto durante la Rivoluzione Culturale, ma che in Cina rappresentano l'interfaccia importante tra le attività urbane e quelle rurali.

Si avverte sempre più la diffusione di un nuovo atteggiamento verso gli insediamenti urbani, benché esistano al riguardo numerosi problemi di sviluppo e di integrazione. Fei Xiaotong (1985) sottolinea la diffusione delle attività industriali dalle grandi alle piccole città e centri di provincia; tuttavia l'impressione generale è che ciò si sta verificando principalmente intorno a poche grandi città ben organizzate come Shanghai e Wuxi. Zhu Tonghua (1985) accenna a più di 2000 centri rurali in una provincia soltanto, Jiangsu, mentre Zhao Bainian (1987) scrive sulle prospettive di urbanizzazione della campagna, costante preoccupazione anche dei pianificatori sovietici. L'atteggiamento verso le città più piccole sembra piuttosto impersonale, ma Fei Xiaotong (1984), ad esempio, approfondisce sempre di più le caratteristiche peculiari delle città di provincia più piccole riuscendo a distinguere cinque tipi (ve ne dovrebbero essere molte di più), tutti in una sola contea del bacino del basso Chang Jiang: una città traghetto, una città tessile, una città castello, una città dei divertimenti e una città dei trasporti.

Le politiche in Cina cambiano così rapidamente che è difficile for-

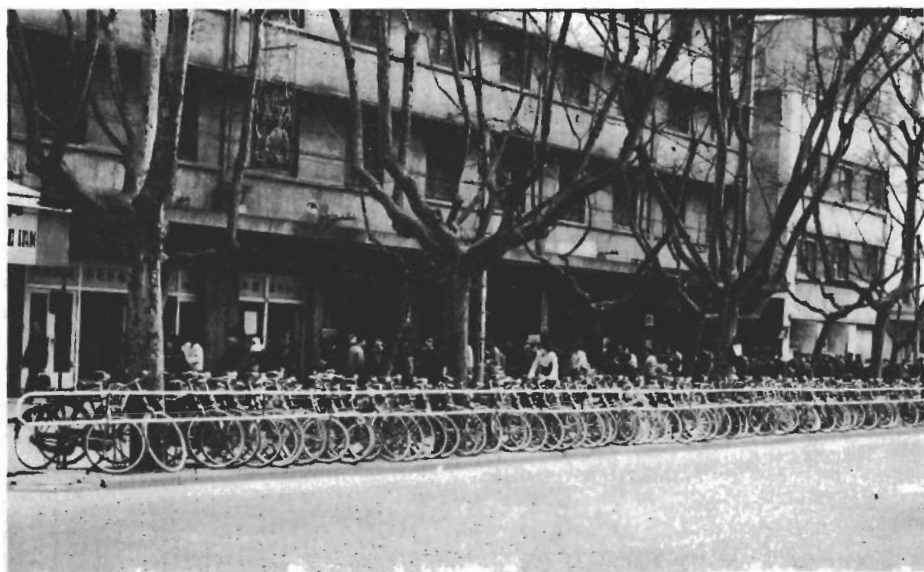


FIG. 9 — NANJING: BICICLETTE PARCHEGGIATE FUORI DI UN GRANDE MAGAZZINO.
Le biciclette sono l'abituale mezzo di trasporto privato nelle città cinesi.

mulare con sicurezza delle ipotesi, sia pure a breve termine. Alcuni orientamenti, tuttavia, sembrano destinati verosimilmente a permanere. Qualunque possa essere il successo delle politiche di pianificazione familiare, la popolazione globale della Cina aumenterà probabilmente da 987 milioni alla fine del 1980 a circa 1200 milioni, e forse molto di più, nell'anno 2000, quando moltitudini di donne nate durante il periodo della Rivoluzione Culturale avranno cominciato a generare bambini.

La popolazione economicamente attiva nell'agricoltura, stimata recentemente intorno ai 445 milioni nell'annuario della FAO 1985 (cfr. i «soli» 308 milioni del 1965), è molto più grande di quella che occorre per coltivare 100 milioni di ettari: così che, in media, 445 persone lavorano per ogni 100 ha, in confronto alle 17 dell'Italia e ad una sola persona dell'Australia. In Cina viene largamente accettato e pubblicizzato che almeno un terzo della forza lavorativa nel settore agricolo dovrebbe essere trasferito ad altra attività.

Gran parte dell'aumento demografico previsto per il 2000 avverrà nelle aree rurali, ma molte delle persone coinvolte potrebbero trasferirsi ben presto in insediamenti urbani. In che modo le città cinesi potranno fronteggiare un tale grande aumento non può essere discusso in questo articolo, ma si può sottolineare che vi sono stati fatti fre-



FIG. 10 — XI'AN: TOTALE MANCANZA DI AUTOVEICOLI PRIVATI IN UNA DELLE PRINCIPALI VIE DI UNA CITTÀ DI CIRCA 2.000.000 DI ABITANTI.

quenti riferimenti alla necessità di creare più posti di lavoro fuori dell'agricoltura.

Infine è possibile fissare alcuni punti circa gli aspetti interni delle città cinesi. Nonostante le deficienze riscontrate nei dati contenuti in *CUS 85*, da cui sono state scelte le variabili utilizzate, resta chiaro che il livello e la qualità di molte caratteristiche e abitazioni urbane non soltanto variano grandemente tra le città cinesi, ma sono bassi anche se confrontati con le condizioni di alcune città del Terzo Mondo. Qu Geping (1987) nota che la prima conferenza nazionale sulla protezione dell'ambiente è stata tenuta poco più di dieci anni fa, nel 1975. Gli uomini politici cinesi ed i pianificatori avevano naturalmente altre priorità. Attualmente vengono apportati miglioramenti, anche se vi è ancora da fare una lunga strada. Uno dei problemi sta nel fatto che la fonte principale di combustibile impiegato nell'industria cinese e negli usi domestici è il carbone. Le città cinesi sotto questo aspetto ricordano quelle britanniche prima dell'introduzione, negli anni '50 e '60, delle zone in cui è proibito bruciare sostanze inquinanti. La disponibilità di gas naturale è limitata. Fra gli altri inconvenienti e deficienze ben noti vi sono la mancanza di trattamento delle acque inquinate e di fognature urbane, i rumori del traffico e la mancanza di verde e di spazi aper-

ti. Un problema che riguarda le grandi città è la crescita dell'industria nei sobborghi, che aggrava i problemi dell'inquinamento e del congestionamento. Problema di importanza basilare è anche quello del parcheggio, non delle auto (le macchine private sono pressoché inesistenti), ma delle biciclette (fig. 9).

È normale concludere un articolo sottolineando la necessità di ulteriori ricerche su un argomento considerato soltanto da una certa distanza. Nel caso delle città della Cina e considerati i rapidi mutamenti che si verificano, pare dubbio che già nei prossimi anni dati adeguati e affidabili possano essere disponibili o almeno accessibili, per studi seri, a geografi cinesi, per non dire quelli stranieri. Considerata anche la tendenza a un approccio più flessibile nei riguardi della crescita economica, che presuppone un'influenza sempre più marcata di alcuni aspetti tipici di un'economia di mercato, gli stessi geografi cinesi possono essere indotti a riconsiderare rapidamente le ipotesi avanzate un decennio fa, che si giustificavano nell'ambito di un sistema puramente marxista-leninista con una rigida pianificazione centralizzata. Ciò nonostante, si può concludere con sicurezza che la vastità del problema dell'urbanizzazione in Cina, non affrontato in modo appropriato negli ultimi quarant'anni, sta appena oggi cominciando ad essere riconosciuta ufficialmente. *Après Mao le déluge.*

BIBLIOGRAFIA

- Baoshan Paves Way for Modernization*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 41, 14 ottobre, pp. 8-10.
- China Seeks Mild Growth in 1986-90*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 40, 7 ottobre, p. 7.
- China: The Geography of Development and Modernization*, Londra, Arnold, 1983.
- China Urban Statistics 1985*, Harlow, Longman Group Ltd. 1985.
- (The) Fading of the Maoist Vision: City and Country in China's Development*, Londra, Methuen, 1980.
- FEI XIAOTONG, *Small Towns of Every Variety*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1984, n. 20, 14 maggio, pp. 19-21.
- FEI XIAOTONG, *Rural, Urban Industries Melded Together*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 17, 29 aprile, pp. 22-23.
- GLAHN E., *Chinese building standards in the 12th century*, in «Scientific American», New York, 1981, n. 5, pp. 132-141.
- HAN BAOCHENG, *Zhanjiang. Planning for Prosperity*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 12, 25 marzo, pp. 21-27.

- JIAN CHUAN, *Hangzhou. A «Paradise» Under Ripair*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 36, 9 settembre, pp. 15-19.
- LIANG XIANG, *Shenzhen SEZ Sees Dramatic Changes*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1986, n. 8, 24 febbraio, pp. 14-18.
- LING YANG, *Lianyungang. Door to the Heartland*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 17, 29 aprile, pp. 24-29.
- LIU ZHENG e altri, *China's Population: Problems and Prospects*, Beijing, New World Press, 1981.
- LU XUZHANG, *Ningbo. A Jewel by the East China Sea*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 9, 4 marzo, pp. 24-29.
- MACKERRAS C. (a cura di), *China: The Impact of the Revolution. A Survey of twentieth century China*, Hawthorn, Longman, 1976.
- MAXWELL N. e McFARLANE B. (a cura di), *China's Changed Road to Development*, Oxford, Pergamon Press, 1984.
- PLATTNER S., *Rural market networks*, in «Scientific American», New York, 1975, n. 5, pp. 66-79.
- QU GEPING, *Urban Enviromental Protection Well Under Way*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1987, n. 2, 12 gennaio, pp. 20-21.
- Statistical Yearbook of China*, 1981, 1983, 1985.
- WANG JINSUI, *An Inside Look at the Xiamen SEZ*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1986, n. 2, 13 gennaio, pp. 22-26.
- ZHAO BAINIAN, *Market Towns: Urbanizing the Countryside*, in «China Reconstructs», Beijing, 1987, n. 3, pp. 28-30.
- ZHOU ZHENG, *Nantong: Smooth Sailing to Industrial Boom*, in «Beijing Rev.», Beijing, 1985, n. 5, 4 febbraio, pp. 22-27.
- ZHU TONGHUA, *Small-Town Industrial Boom*, in «China Reconstructs», Beijing, 1985, n. 1, pp. 4-14.
- ZHU YUCHAO, *Tianjin, New Economic-Technical Zone*, in «China Reconstructs», Beijing, 1987, n. 1, pp. 10-12.

CHINESE CITIES: CHARACTERISTICS AND CHANGES. — Urbanization is a major feature of the new policy of development adopted by China, which in spite of having one of the longest traditions of urbanization and a very large number of cities, appears to be one of the least urbanized countries of the world considering that the population classed as «non-agricultural» amounts to not more than one tenth of the total. The author, mainly on the basis of a 1985 publication relating to 295 urban settlements officially defined as «cities», looks into the present level of urbanization of the country, in particular on the basis of the distance from the coast, absolute size of the city and level of industrialization.

Nottingham, Dipartimento di Geografia dell'Università.