LA CHINA ACTUAL DESDE DENTRO

Un centro del mundo chino? Jingjinji y la renovación de Pekín

Patrick Le Galès



Ilustración: Sr. García

La China de Xi Jinping va camino de convertirse en la primera potencia económica del mundo y superará a EE.UU. hacia 2040, según sus propias previsiones. Paralelamente, el liderazgo chino hace grandes inversiones en la mejora y el desarrollo de su ejército y promueve su influencia política en todo el mundo, principalmente mediante inversiones y presión política. En muchas ocasiones, los líderes chinos han expresado en público la opinión de que el equilibrio de poder y de influencia estaba volviendo a la normalidad. Más o menos hasta el siglo XII, la antigua China fue el país más avanzado del mundo, ya que había muchos avances técnicos y un gobierno altamente desarrollado. El auge de Europa se explicó por el éxito del primer capitalismo comercial, las ciudades, la innovación económica y la lenta construcción del estado nación. Visto desde China, este ciclo de acontecimientos extraordinarios, con siglos de dominación de Europa –y, después, de los Estados Unidos– se acaba. Se vuelve a la normalidad. China se convertirá en el centro del mundo. La iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda da testimonio de este intento de ejercer influencia global. Por lo tanto, en los ojos de los líderes chinos, la futura capital o la ciudad más prestigiosa del mundo también tendría que estar en China. De aquí el proyecto de desarrollar Jingjinji, el área metropolitana en torno a Pekín, como la región urbana más avanzada del mundo. Eso tendría que atraer un flujo de inversiones y de visitantes e irradiar el poder chino.

Pekín ha recorrido un largo camino. Durante el periodo maoísta, los líderes chinos

intentaron limitar la urbanización y el crecimiento demográfico y todos los esfuerzos se dedicaron a la industrialización y a la creación de la ciudad socialista. Con la era de las reformas del mercado iniciadas por Deng Xiaoping, las reformas de liberalización allanaron el camino a una aceleración de la urbanización impresionante, también en Pekín. Las ciudades chinas estaban muy planificadas, pero, como en otros lugares, la planificación sólo es una parte de la historia y hubo numerosos fracasos. En los últimos quince años, el gobierno chino ha implementado una política regional voluntarista con el objetivo de reequilibrar el crecimiento económico en la parte occidental del país (de aquí las grandes inversiones en Chongqing, que ahora tiene 30 millones de habitantes, o en Chengdu, de 15 millones), pero también a reforzar la influencia mundial de las tres principales regiones urbanas: Pekín, Shanghái y el delta del Yangtsé (unos 100 millones de habitantes). Además, la política urbanística china está planeando 15 metrópolis o 15 millones de habitantes. Este artículo trata sobre el intento de construir una capital china del mundo, la combinación, de manera sistemática, de los elementos que parece reunir una buena ciudad y las contradicciones que surgen.

Pekín: el patrimonio cultural y el desarrollo urbano moderno de la capital del estado

Hay que recordar que Pekín, a pesar de su formidable patrimonio cultural (se fundó hace unos tres mil años), no era un *hub* mundial. Más bien, ha tenido muchas críticas y mala publicidad en todo el mundo y en China comparado con Shanghái, en particular, pero también con Guangzhou u Hong Kong, es decir, las ciudades del sur más o menos en la costa.



The two River Delta Regions, together with the Bohai Bay Economic Zone, accounted for almost half of China's GDP in 2007, 77 percent of its exports, and almost all of the country's inbound FDI, despite hosting just 25 percent of its population.

El desarrollo urbano del área metropolitana de Pekín ha estado en línea con la urbanización de China. En 1950, el área metropolitana tenía 1,6 millones de habitantes; en 1978, 8,7 millones, y actualmente, con 21 millones, es una de las megaciudades del mundo. Al principio de los años ochenta, la urbanización acelerada infligió mucha presión política a causa de la falta de viviendas e infraestructuras, por no hablar de la falta de servicios [1].

El crecimiento urbano requirió la construcción de centenares de miles de nuevos edificios, a menudo estandarizados, en interminables barrios periféricos de Pekín y el desplazamiento forzado de los habitantes de los barrios tradicionales, hecho que provocó protestas. También se produjo una gran inversión en infraestructuras, como en el suministro de energía o la construcción de seis carreteras de circunvalación y de un nuevo sistema de metro. A principios de los años noventa, Pekín seguía siendo una ciudad con muchos desplazamientos en bicicleta y pocos coches, principalmente las oscuras limusinas de los funcionarios. El crecimiento ha sido espectacular y se ha planeado de una manera clásica, basada en el intervencionismo, anticipando el aumento de la población, planificando el uso del suelo y construyendo nuevos barrios e infraestructuras. La expansión urbanística

también fue elevadísima y la planificación a duras penas consiguió contener el crecimiento. Tal como Fulong Wu ha demostrado sobradamente, la competencia, la comercialización y la liberalización bajo la dirección estatal se convirtieron en la norma para las élites urbanas y favorecieron un crecimiento urbano sorprendente. Tenían incentivos para invertir en el desarrollo urbano para financiar su inversión.

La urbanización masiva provocó varias consecuencias negativas importantes en Pekín que muestran los límites de la planificación, incluso dentro de un régimen autoritario, y el fracaso a la hora de medir y tener en cuenta el efecto total de las dinámicas de urbanización.

(1) Un aumento impresionante del precio de la vivienda y una expansión urbana elevadísima en Pekín. El crecimiento de la capital atrajo a millones de chinos y, a pesar de la elevadísima velocidad de construcción, los precios de la vivienda han experimentado un aumento comparable al de algunas de las principales metrópolis mundiales desde mediados de los años 2000. El precio de la vivienda, en una completa desconexión con los ingresos medios de la población, no ha dejado de aumentar. Algunos estudios sugieren que, en relación con los ingresos, Pekín tiene el precio más alto de vivienda entre las principales ciudades del mundo con un feroz mercado inmobiliario. Como en Nueva York, Londres o París, poseer una vivienda es casi imposible para el trabajador medio, excepto para los que reciban una herencia sustancial. Grandes cantidades de personas se han ido marchando cada vez más y más lejos de la capital, con un tiempo de desplazamiento superior a 4 horas al día, y a veces de 5 y 6. La llegada de muchísimos chinos desde las zonas rurales fomentó el desarrollo de una población semi ilegal sin permiso residencial (el sistema *hukou*) que vivían como los migrantes ilegales de las ciudades occidentales, en unas condiciones terribles.

(2) La destrucción a gran escala de los barrios tradicionales (*hutong*) de Pekín, el desplazamiento de la población y la desaparición de parte de su patrimonio cultural. La destrucción sistemática de los hutong ha provocado muchas protestas en China y en el extranjero, pero la modernización de Pekín ha sido implacable con la mayoría (todavía más que el terremoto de 1976). El plan de conservación de los *hutong* de Pekín sólo se desarrolló en 2002 para preservar la pequeña porción que todavía no se había destruido y recrear un *hutong* "tradicional" para turistas, un poco al estilo de Disneyland o Las Vegas.

> La urbanización masiva provocó varias conseqüencias negativas importantes en Pekín que muestran los límites de la planifiación, incluso dentro de un régimem autoritario, y el fraacaso a la hora de medir y tener en cuenta el efecto total de las dinámicas de urbanización

Consecuencias ecológicas desastrosas. El crecimiento de Pekín fue del brazo con el

desarrollo económico y el uso masivo del coche. Además, también era una ciudad muy industrial. Respecto al agua, los atascos o la contaminación atmosférica, Pekín fue el símbolo de algunas de las peores consecuencias que sufrió la mega-región urbana. La contaminación atmosférica, en particular, llegó a niveles dramáticos. El invierno de 2011 eso se convirtió en una cuestión pública que se reanudaba regularmente. El pico más visible se produjo durante la llamada crisis de "el airepocalipsis", en enero de 2013. Un *smog* espeso y contaminante paralizó la capital durante días, a veces semanas, y provocó fuertes protestas tanto dentro como fuera de China. El Índice de la Calidad del Aire llegó a límites insospechados, que indicaban consecuencias terribles para la salud. Durante el crecimiento también se destruyeron grandes áreas del cinturón verde. Además, el nordeste de China tiene un déficit de suministro de agua a largo plazo. Una vez más, los trabajos a gran escala, incluido el desvío de los ríos, solucionaron la escasez de agua, pero también suscitaron muchas preguntas para el futuro.

La construcción de la capital urbana mundial en China

Este proyecto global de dominación china incluye muchas dimensiones, incluida una urbana: construir, organizar y desarrollar la futura capital del mundo. Los líderes chinos están ansiosos por mostrar en el mundo la eficacia de la manera de gobernar china, en contraste con las democracias occidentales. El aumento de la competencia económica y política entre China y los EE.UU., en particular, impulsa muchos proyectos en China. Uno de estos es la creación de una capital imperial que sea un modelo para el mundo. En eso no hay nada de nuevo históricamente, ya que muchas capitales se han construido y han recibido mucha inversión para reflejar el poder y la gloria de los líderes políticos o de las élites de los estados. Históricamente, los líderes autoritarios han sido particularmente inclinados a llevar a cabo proyectos para construir capitales.

Esta no es una tarea fácil, ya que la competencia entre las ciudades globales, signifique lo que signifique eso, es bastante intensa con el fin de aumentar el prestigio, atraer turistas, estudiantes, alta tecnología, líderes empresariales o financieros, inversiones, *start-ups*, centros de investigación, estrellas culturales e intelectuales. Siguiendo los métodos clásicos de China, el liderazgo chino ha preparado un plan a largo plazo y ha dedicado una cantidad inmensa de energía y recursos para construir la futura capital del mundo. También tiene como objetivo construir la capital del futuro, y el plan revela los imaginarios urbanos de los líderes chinos; en este caso, la falta de imaginación y la imitación a gran escala de los modelos de desarrollo urbanístico actuales.

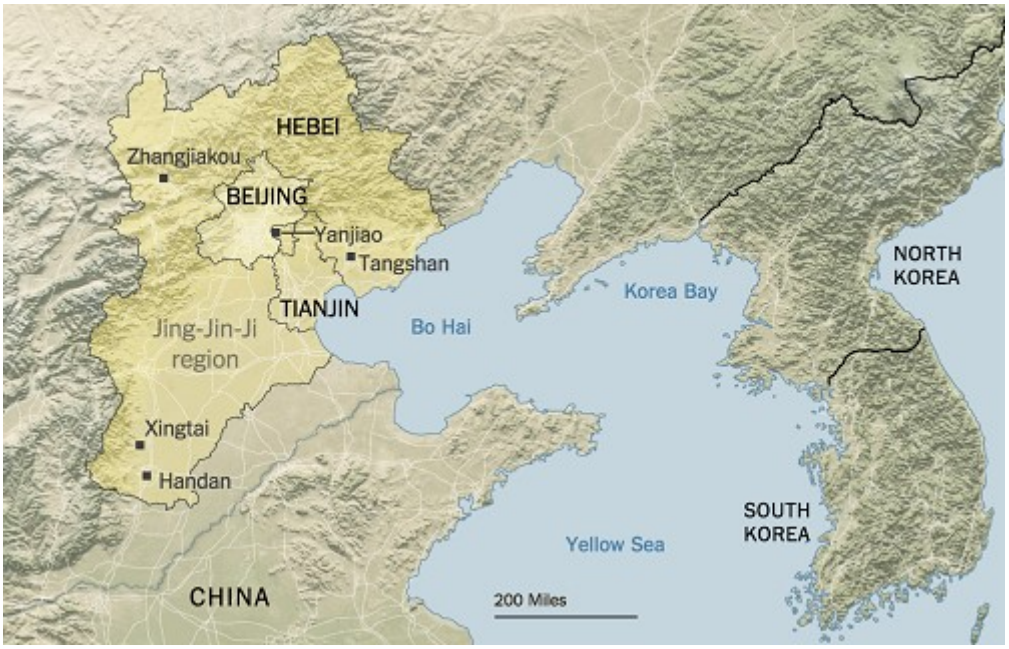
El primer paso probablemente fue más interno, ya que el liderazgo chino siempre estuvo muy preocupado en asegurarse que Shanghái, el motor económico del país, no afectara a la relevancia de Pekín, la capital burocrática del estado. En los años noventa, el objetivo de transformar Pekín en una ciudad global, en un centro internacional, se formuló en diferentes documentos políticos, desde la política urbana nacional hasta el plan de Pekín. La estrategia incluía una elevada inversión en infraestructuras (energía, sistema de metro, carreteras de circunvalación, nuevos barrios) y un distrito central de negocios. El crecimiento económico proporcionó más recursos al Estado. Las inversiones, ya de

muchísima envergadura, se fomentaron todavía más cuando Pekín celebró los Juegos Olímpicos de 2008. Para el régimen autoritario, los Juegos fueron una oportunidad para mostrar en el mundo la formidable modernización de Pekín y el éxito económico de China. Se hicieron inversiones clásicas a gran escala y, tal como afirmaron Gu *et al. [2]*: "El Plan de Acción de Pekín 2002 […] tenía como objetivo empujar a Pekín a abrirse a la nación y al mundo en todos los aspectos, según las regulaciones internacionales y los estándares modernos." Según el plan, las estrategias incluían el lema "New Beijing, Great Olympics", los principios organizativos de "ecología, ciencia y tecnología" y "humanismo", y el compromiso de mostrar una "ciudad de renombre, histórica y cultural" y "la infraestructura de una metrópoli grande, modernizada e internacional".

Los proyectos de infraestructura incluían cuatro líneas de metro, trenes ligeros en torno a la ciudad, un tren de alta velocidad hacia el aeropuerto, una segunda carretera hacia el aeropuerto, una quinta y sexta carretera de circunvalación y una ampliación del Aeropuerto Internacional de Pekín. El plan también incluía la construcción de equipamientos culturales considerados "modernos" como el Gran Teatro Nacional, cuyo arquitecto fue Paul Andreu; la sede de la Televisión Central de China (CCTV, según las siglas en inglés), un espectacular edificio de Rem Koolhaas; el Museo de la Capital y el Museo Nacional y el precioso e innovador *nido de pájaro*, el estadio construido por Herzog y De Meuron. La internacionalización de Pekín, pues, ha seguido el patrón clásico de las ciudades globales, incluidos arquitectos estrella occidentales que han participado en la construcción de edificios emblemáticos. Sin embargo, el nivel de inversión y la rapidez en la implementación son únicos, y no sabemos mucho sobre los conflictos y las protestas que pudieron surgir y la manera cómo se resolvieron.

Todavía más sorprendentemente, aquella austera ciudad administrativa se transformó, como Shanghái, en un lugar de consumo hipermodernista y con un capitalismo de consumo salvaje. El desarrollo económico excepcional de Pekín favoreció el desarrollo de una clase media de consumidores frenéticos y deseosos de adquirir bienes de alta tecnología y accesorios de moda, zapatos o ropa, cosa que propició la creación de mercados masivos para empresas chinas y mundiales que impulsaron el ascenso meteórico de firmas tan populares como Tencent y Alibaba, así como empresas de construcción y energía, finanzas y seguros, Huawei o la firma de semiconductores SMIC en Shenzhen.

La ambición para Pekín se incrementó con los éxitos de China y las nuevas perspectivas. A partir de 2010, el nuevo objetivo fue preparar el futuro centro urbano del mundo, posiblemente la capital global del estado más poderoso del futuro. Se consideraba que las crisis de vivienda en Pekín (la cantidad de vivienda y el aumento de precios) limitaban el crecimiento económico y perjudicaban la calidad de vida. A través de la creación de nuevos centros secundarios y ejerciendo la plena autoridad para trasladar tanto los servicios gubernamentales no básicos como todo el distrito de Pekín, el gobierno espera frenar el impacto del aumento de los precios y la escasez de la vivienda. Reequilibrar el crecimiento económico dentro de la región urbana, pero teniendo en cuenta Shanghái y el delta del río Perla también fue un problema.



Fuente: Business Tianjin

El gobierno estableció Jingjinji, una región urbana en torno a Pekín, que ya se había concebido en los años ochenta, que incluía la ciudad portuaria de Tianjin y once distritos de la provincia vecina de Hebei. Tianjin es un puerto en auge y se le ha concedido una zona de libre comercio especial. Esta región urbana se está reestructurando con una gran inversión en infraestructuras para sus 110 millones de habitantes y planeada para 130 millones. A diferencia de Shanghái o del delta del río Perla, esta mega-región urbana en construcción es el resultado de una política gubernamental de arriba a abajo con amplios objetivos políticos.

Una vez más, el nivel de ambición se igualó con el de inversión y con la eficacia de la implementación. El proyecto incluía la creación de Xiong'an, una zona económica especial (similar a Pudong, a Shanghái, o a Shengen), a la misma distancia de Pekín que Tianjin (es decir, 100 km al suroeste de la capital) donde se trasladarán muchos empleados de la administración central. Económicamente hablando, Pekín todavía está detrás del delta del río Perla (Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong) y Shanghái. Se supone que esta nueva ciudad se convertirá en una zona económica especial, con una gran inversión para promover clusters de investigación e innovación (*big data*, biotecnología). Posiblemente, Xiong'an, presentada como una ciudad inteligente ecológica, tendrá 7 millones de habitantes. Otras ciudades en la frontera de Jingjinji como Langfang o, más en el sur, Shijiazhuang se están convirtiendo en gigantescos centros logísticos para toda la región.

Entonces, el gobierno transformó Tongzhou, uno de los distritos en el este de la ciudad, en la ubicación para la administración municipal de Pekín. Aunque había rumores que muchos empleados se oponían al traslado, este se llevó a cabo rápidamente y ya se están construyendo nuevas infraestructuras: un museo, una biblioteca y un teatro. Se incentivó diversas docenas de empresas extranjeras a ubicarse ahí. En toda la región se crearon un puñado de ciudades supuestamente ecológicas.

La creación de la región urbana global más importante del mundo requiere una inversión

formidable en movilidad. Como es de esperar, se planeó un nuevo aeropuerto internacional como principal aeropuerto de Pekín, ya que, aunque el Aeropuerto Internacional de Pekín se renovó y amplió con motivo de los Juegos Olímpicos, éste ha llegado a su límite. El aeropuerto internacional de Daxing es el más espectacular de la nueva generación, está diseñado por la empresa francesa Aéroports de Paris junto con la arquitecta estrella Zaha Hadid y tiene intención de convertirse en el aeropuerto más transitado del mundo. Se encuentra a unos 50 km en el sur de Pekín y en una década aproximadamente podrá alojar a 130 millones de pasajeros al año.

Con el fin de organizar una región urbana policéntrica, el gobierno invirtió mucho en transporte: un tren de alta velocidad (que circula entre 250 y 350 km/h) funcionará como un metro regional para conectar especialmente el extremo de la región urbana con el aeropuerto en 30 minutos, o Pekín con el nuevo aeropuerto en 20 minutos; habrá nuevas líneas de metro en los centros principales, y una infinidad de nuevos ferrocarriles y trenes ligeros. Además del transporte, también hubo inversiones en suministro de energía y agua y nuevos servicios públicos (universidades, hospitales, escuelas).

> El aumento de la competencia económica y política entre China y EE.UU., en particular, impulsa muchos proyectos en China. Uno de estos es la creación de una capital imperial que sea un modelo para el mundo

En el imaginario chino de una capital global, la atracción y el flujo de turismo (conferencias, visitantes de diferentes tipos) se ha considerado una prioridad. En este sentido, los Juegos Olímpicos fueron un éxito, ya que después de los Juegos el flujo de turistas anuales se duplicó: pasó de más o menos 2,5 millones anuales a 5 millones. Como es habitual, la imitación es una parte importante de la estrategia. Shanghái ya tenía un parque Disney, de manera que las autoridades de Pekín han negociado con Universal Studios para construir un nuevo parque innovador a gran escala, Universal Beijing Resort, en Tongzhou, con el objetivo de atraer a un gran número de visitantes. Como, para los líderes chinos, la estrategia de los Juegos Olímpicos tuvo éxito, volvieron a probar suerte y consiguieron ser la sede de los Juegos Olímpicos de Invierno de 2022, que organizará Jingjinji, es decir, Pekín y las montañas de las regiones de los alrededores.

La capital segura

El régimen autoritario siempre ha defendido que la seguridad es un elemento esencial para la calidad de vida en la ciudad. Hay una larga tradición de educación y modificación del comportamiento de los ciudadanos diseñado por el Partido Comunista. En Pekín, una densa red de miembros del partido o de la policía ha garantizado la vigilancia, el control y la seguridad de la ciudad en los edificios y en las calles de los barrios.

El régimen chino da apoyo a las empresas de alta tecnología para que desarrollen rápidamente tecnologías de vigilancia. *Start-ups* de éxito de inteligencia artificial están experimentando todo tipo de servicios para controlar la población y acumular datos y hay una cantidad sorprendente de cámaras de vigilancia en Pekín y en otras grandes ciudades.

Todas las estaciones de metro de Pekín tienen un sistema de seguridad comparable al de un aeropuerto para revisar todas las bolsas. Las empresas chinas han publicitado mucho la tecnología de reconocimiento facial basada en una densa red de cámaras y el uso de la inteligencia artificial. Los trabajadores afirman que pueden localizar a cualquier persona causante problemas en el sistema de transporte en un plazo de 15 minutos. En los espacios públicos más importantes, la policía utiliza una sofisticada técnica de identificación y documentos oficiales para admitir o excluir diferentes grupos de población. China está experimentando a fondo el tipo de vigilancia gestionada por un estado autoritario altamente capitalista junto con empresas de alta tecnología en auge. Todo eso está ampliamente documentado, pero sabemos poco sobre las protestas que ha podido provocar en la población, excepto en unos pocos casos.

La política de cielo azul

En China, como en Europa o en los Estados Unidos antes, la formidable aceleración económica tuvo unas consecuencias ambientales terribles y provocó importantes protestas relacionadas con el medio ambiente. La región urbana de Pekín fue una de las zonas principales de la industria pesada. A principios del 2010, la urbanización a gran escala, combinada con la industrialización, provocó un gravísimo problema de contaminación atmosférica, la cual se llamó la crisis del “airepocalipsis”, en qué las imágenes desastrosas de un Pekín fuertemente contaminado en invierno dieron la vuelta al mundo. En aquella década, el medio ambiente se convirtió en una prioridad oficial del Partido Comunista. Sus líderes vieron claro que la creación de una capital global requería grandes cambios para recuperar el “cielo azul” de Pekín.

Se aplicaron enérgicamente una serie de políticas. En primer lugar, en pocos años China se convirtió en líder en reciclaje de residuos. En segundo lugar, cuando se celebraba un gran acontecimiento en Pekín (como el congreso del partido o la visita del presidente de los Estados Unidos), se requería a las empresas contaminantes que cerraran unas semanas antes del acontecimiento para conseguir tener un cielo claro. Paralelamente, la reestructuración de la economía y el ascenso de Pekín hacia la alta tecnología, las finanzas y los servicios provocaron el cierre de algunos sectores de la industria. Finalmente, se exigió con firmeza a las empresas contaminantes que abandonaran la región urbana de Pekín y se establecieran muy lejos para evitar la contaminación en la capital. También se promulgaron regulaciones estrictas para evitar la circulación de coches viejos. La cantidad de coches nuevos que circulan por las carreteras de Pekín siempre es sorprendente.

El gobierno se tomó seriamente la cuestión de la contaminación atmosférica, pero también la del suelo. Por eso puso en marcha un gran proyecto forestal en que se plantaron 8 millones de árboles, incluidos 200 bosques urbanos. La prensa internacional indicó que se

movilizó al ejército para plantarlos. Y todavía más, China recurrió a los mejores científicos chinos y expertos mundiales para plantar los árboles con precisión, con la finalidad que descontaminen el suelo durante algunos años y jueguen un papel activo a la hora de limitar la contaminación atmosférica. Esta inversión forestal cambió el paisaje de Pekín drásticamente y ahora Jingjinji cuenta con una amplia zona protegida. La ciudad gris se está convirtiendo en una ciudad más verde, como se podría esperar de una aspirante a capital global. Esta política para limpiar el aire de la capital ha sido un éxito y el gobierno chino ha mostrado una serie de fotografías que comparan la contaminación atmosférica de Pekín con la de Delhi o con la de otras grandes ciudades asiáticas. El gobierno también está invirtiendo en notorios proyectos de energía que utilizan alta tecnología, como el proyecto de alta tensión de Zhangbei, que combina la producción de energía eólica y solar con un sistema de almacenamiento y transmisión.

> La urbanización a gran escala, combinada con la industralización, provocó un gravisimo problema de contraminación atmosférica: el «airepocalipsis»

Pese la importante inversión en transporte, bosques y en promoción de la biodiversidad, el régimen todavía se enfrenta a contradicciones. Las clases medias y las nuevas burguesías de Pekín han ido comprando cada vez más coches y los grandes atascos limitan la eficacia de la política de cielo azul. Más allá de Pekín, algunas de las ciudades más contaminadas del mundo están a poca distancia de Jingjinji. Algunas de las empresas más contaminantes se acaban de desplazar y el rápido desarrollo económico requiere aumentar constantemente la producción de una energía que todavía depende demasiado del carbón, uno de los causantes principales de la crisis climática.

Conclusión

El gobierno chino está aplicando el plan de integración más ambicioso para el desarrollo sostenible de la región urbana de Jingjinji con el fin de convertirla en una capital global del siglo xxi y en el escaparate del régimen político. El plan se está implementando a un ritmo constante mediante coacciones y grandes inversiones.

Sin embargo, lo que sorprende es la fuerza del simbolismo político y la ambición política para superar Occidente mediante los estándares más modernos de la vida urbana. Pero el imaginario urbano es limitado y más bien se basa en la imitación sistemática de lo que se ha hecho en otros lugares. Este imaginario parece reunir aquello que en las organizaciones internacionales se considera una buena ciudad: policéntrica y densa; con un sistema de transporte altamente desarrollado; sostenible, con poca contaminación y con bosques urbanos; llena de acontecimientos culturales y equipamientos, estadios, edificios nuevos e impresionantes; con barrios tradicionales reinventados; con universidades y centros de investigación líderes en el mundo; con mecanismos de vigilancia para una ciudad segura, y

con un uso sistemático del *big data* para mejorar los servicios. Hasta ahora la parte más innovadora está relacionada con la vigilancia y la capacidad de las empresas para llevar a cabo un control y una vigilancia masivos a causa del alcance del proyecto, con el interés del Estado por utilizar los datos y para controlar la población, y con la falta de derechos de ésta. Eso, asociado al sistema de crédito social, probablemente es el elemento más innovador y terrible de la construcción de Jingjinji. El Gran Hermano os vigila.

El gobierno tiene como objetivo contribuir al descenso del precio de la vivienda, a un transporte mejor, a la reducción del tiempo de desplazamiento en el trabajo, a un entorno mejor y a una ciudad fascinante, todo lo que cualquier urbanista desearía para la ciudad. Pero hay muchas dudas sobre la implementación del plan y como impactará en la forma de vida de los habitantes o como fomentará el crecimiento económico de una población envejecida.

La construcción de una ciudad mundial o de la futura capital mundial dominada por China se enfrenta a tres contradicciones importantes. La primera es medioambiental. A pesar del alcance de las inversiones para hacer sostenible el crecimiento de Jingjinji, todo el proyecto requiere una gran cantidad de recursos, no obstante, las cuestiones del suministro de energía sin tener que depender del carbón, el suministro de agua y el suministro de alimentos están lejos de resolverse en el seco nordeste de China. Hay una contradicción entre el capitalismo salvaje (incluso dentro de un régimen comunista) y la lucha contra la crisis climática. ¿Cómo de sostenible es la mega-región urbana? En segundo lugar, hay una contradicción entre el intento de construir una capital mundial y la trayectoria autoritaria de un régimen que provoca reacciones en contra y más aislamiento por parte del resto del mundo. La incertidumbre en torno al boicot de los próximos Juegos Olímpicos de Invierno puede ser una señal de las cosas que están por llegar. En tercer lugar, nadie sabe cuánto tiempo aceptará la población el dominio del Partido Comunista y la vigilancia masiva. La vigilancia sistemática y autoritaria no resuelve todos los problemas de gobernanza de una mega-región de 110 millones de habitantes.

REFERENCIAS

1 — Chaolin Gu, Yehua Dennis Wei & Ian G (2015) «Cook Planning Beijing: socialist city, transitional city, and global city». *Urban Geography, Volume 36, 2015 – Issue 6*

2 — *íbid*. p.917

BIBLIOGRAFÍA

Gu, C. L. (Ed.). (2012). Development plan for Beijing Capital Circle: New approaches onconstructing a world city. Beijing: Science Press.

Gu, C., Dennis, Y., Wei & Ian G (2015) Cook Planning Beijing: socialist city, transitional city, and global city *Urban Geography, Volume 36, 2015 – Issue 6*

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

Li, L. M., Dray-Novey, A., & Kong, H. (2008). *Beijing: From imperial capital to olympic city*. New York: Macmillan.

Li, Y., Wu, F., (2020) Territory, the state and geopolitics of mega city-region development in China. Handbook on the Changing Geographies of the State. Disponible en línea.

Sun, Y., & Zhao, S. (2018). Spatiotemporal dynamics of urban expansion in 13 cities across the Jing-Jin-Ji urban agglomeration from 1978 to 2015. *Ecological Indicators*, *87*, 302-313.
Wang, J. (2011). *Beijing Record: a physical and political history of planning modern Beijing*. Singapore: World scientific.
Yu, K., Wang, S., & Li, D. (2011). The negative approach to urban growth planning of Beijing, China. *Journal of Environmental Planning and Management*, *54*(9), 1209-1236.



Patrick Le Galès

Patrick Le Galès es profesor de investigación CNRS de Sociología y Política, en el Centro de Estudios Europeos y Política Comparada de Sciences Po, donde dirige los grupos de investigación “Cities are back in town” y “Reestructuring the state”. Es miembro de la Academia Británica, ex editor de la Revista Internacional de Investigación Urbana y Regional, ex presidente de SASE (Sociedad para la Socioeconomía Avanzada), fideicomisario de la Fundación para la Investigación Urbana y Regional. Se formó en Sciences Po (París) Nuffield College Oxford (M.litt.) i la Universidad de París X Nanterre. Fue profesor invitado e investigador en UCLA, King's College London, Nuffield College University of Oxford, el Instituto Max Planck para el Estudio de la Sociedad en Colonia, las Universidades de Milán Bicocca, Venecia, la Universidad de Sao Paolo (primavera de 2014)y el Colegio de México. Es coeditor de la European Journal of Sociology/Archives européennes de sociologie. Es miembro del Consejo Científico del CNRS. Fue elegido miembro de la Academia Europaea en julio de 2019. Patrick Le Galès recibió la medalla de bronce en 1995 (*Médaille de bronze du CRNS*) y la medalla de plata por el CNRS en 2018 (*Médaille d'argent du CNRS*)