LA XINA ACTUAL DES DE DINS

Un centre del món xinès? Jingjinji i la renovació Pequín

Patrick Le Galès



Il·lustració: Sr. García

La Xina de Xi Jinping està camí de convertir-se en la primera potència econòmica del món, i superarà els EUA cap al 2040, segons les seves pròpies previsions. Paral·lelament, el lideratge xinès fa grans inversions en la millora i el desenvolupament del seu exèrcit i promou la seva influència política a tot el món, principalment mitjançant inversions i pressió política. En moltes ocasions, els líders xinesos han expressat en públic l'opinió que l'equilibri de poder i d'influència estava tornant a la normalitat. Més o menys fins al segle XII, l'antiga Xina va ser el país més avançat del món, ja que hi havia molts avenços tècnics i un govern altament desenvolupat. L'auge d'Europa es va explicar per l'èxit del primer capitalisme comercial, les ciutats, la innovació econòmica i la lenta construcció de l'estat nació. Vist des de la Xina, aquest cicle d'esdeveniments extraordinaris, segles de dominació d'Europa, i després dels Estats Units, s'acaba. Es torna a la normalitat. La Xina es convertirà en el centre del món. La iniciativa del Cinturó i Ruta de la Seda és testimoni d'aquest intent d'exercir influència global. Per tant, als ulls dels líders xinesos, la futura capital o la ciutat més prestigiosa del món també hauria de ser a la Xina, d'aquí el projecte de desenvolupar Jingjinji, l'àrea metropolitana al voltant de Pequín, com la regió urbana més avançada del món. Això hauria d'atraure un flux d'inversions i visitants, i irradiar poder xinès.

Pequín ha recorregut un llarg camí. Durant el període maoista, els líders xinesos van

intentar limitar la urbanització i el creixement demogràfic i tots els esforços es van dedicar a la industrialització i a la creació de la ciutat socialista. Amb l'era de les reformes del mercat iniciades per Deng Xiaoping, les reformes de liberalització van aplanar el camí a una acceleració de la urbanització impressionant, també a Pequín. Les ciutats xineses estaven molt planificades, però, com en altres llocs, la planificació només és una part de la història i hi va haver nombrosos fracassos. En els darrers quinze anys, el govern xinès ha implementat una política regional voluntarista amb l'objectiu de reequilibrar el creixement econòmic a la part occidental del país (d'aquí les grans inversions a Chongqing, que ara té 30 milions d'habitants, o a Chengdu, de 15 milions), però també a reforçar la influència mundial de les tres principals regions urbanes: Pequín, Xangai i el delta del Iangtsé (uns 100 milions). A més, la política urbanística xinesa està planejant 15 metròpolis o 15 milions d'habitants. Aquest article tracta sobre l'intent de construir una capital xinesa del món, la combinació, de manera sistemàtica, dels elements que sembla reunir una bona ciutat i les contradiccions que en sorgeixen.

Pequín: el patrimoni cultural i el desenvolupament urbà modern de la capital de l'estat

Cal recordar que Pequín, malgrat el seu formidable patrimoni cultural (es va fundar fa uns tres mil anys), no era un *hub* mundial. Més aviat ha provocat moltes crítiques i mala publicitat a tot el món i a la Xina, comparat amb Xangai en particular, però també amb Guangzhou o Hong Kong, és a dir, les ciutats del sud més o menys a 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 desenvolupament urbà de l'àrea metropolitana de Pequín ha estat en línia amb la urbanització de la Xina. El 1950, l'àrea metropolitana tenia 1,6 milions d'habitants; el 1978, 8,7 milions, i actualment en té 21 milions, és una de les megaciutats del món. A principis dels anys vuitanta, la urbanització accelerada va infligir molta pressió política a causa de la falta d'habitatges i infraestructures, per no parlar de la falta de serveis [1].

El creixement urbà va requerir la construcció de centenars de milers de nous edificis sovint estandarditzats en interminables barris perifèrics de Pequín i el desplaçament forçat dels habitants dels barris tradicionals, cosa que va provocar protestes. També es va produir una gran inversió en infraestructures, com ara en el subministrament d'energia o la construcció de sis carreteres de circumval·lació i d'un nou sistema de metro. A principis dels anys noranta, Pequín seguia sent una ciutat amb molts desplaçaments en bicicleta i pocs cotxes, principalment les fosques limusines dels funcionaris. El creixement ha estat espectacular i s'ha planejat d'una manera clàssica, basada en l'intervencionisme, anticipant l'augment de la població, planificant l'ús del sòl, i construint nous barris i infraestructures. L'expansió urbanística també va ser elevadíssima i la planificació amb prou feines va aconseguir

contenir el creixement. Tal com Fulong Wu ha demostrat a bastament, la competència, la comercialització i la liberalització sota la direcció estatal es van convertir en la norma per a les elits urbanes i van afavorir un creixement urbà sorprenent. Tenien incentius per invertir en el desenvolupament urbà per finançar la seva inversió.

La urbanització massiva va provocar diverses conseqüències negatives importants a Pequín que mostren els límits de la planificació fins i tot dins d'un règim autoritari, i el fracàs a l'hora de mesurar i tenir en compte l'efecte total de les dinàmiques d'urbanització.

(1) Un augment impressionant del preu de l'habitatge i un creixement en taca d'oli elevadíssim a Pequín. El creixement de la capital va atreure milions de xinesos i, tot i l'elevadíssima velocitat de construcció, els preus de l'habitatge han experimentat un augment comparable al d'algunes de les principals metròpolis mundials des de mitjans dels anys 2000. El preu de l'habitatge, en una completa desconnexió dels ingressos mitjans de la població, no ha deixat d'augmentar. Alguns estudis suggereixen que, en relació amb els ingressos, Pequín té el preu més alt d'habitatge entre les principals ciutats del món amb un ferotge mercat immobiliari. Com a Nova York, Londres o París, posseir un habitatge és gairebé impossible per al treballador mitjà, excepte per als que rebin una herència substancial. Grans quantitats de persones han anat marxant cada vegada més i més lluny de la capital, amb un temps de desplaçament superior a 4, i de vegades de 5 i 6 hores al dia. L'arribada de moltíssims xinesos des de les zones rurals va fomentar el desenvolupament d'una població semi il·legal, sense permís residencial (el sistema *hukou*), que vivien com els migrants il·legals de les ciutats occidentals, en unes condicions terribles.

(2) La destrucció a gran escala dels barris tradicionals (*hutong*) de Pequín, el desplaçament de la població i la desaparició de part del seu patrimoni cultural. La destrucció sistemàtica dels *hutong* ha provocat moltes protestes a la Xina i a l'estranger, però la modernització de Pequín ha estat implacable amb la majoria (encara més que el terratrèmol del 1976). El pla de conservació dels *hutong* de Pequín només es va desenvolupar el 2002 per preservar la petita porció que encara no s'havia destruït i recrear un *hutong* "tradicional" per a turistes, una mica a l'estil de Disneyland o Las Vegas.

> La urbanització massiva va provocar diverses conseqüències negatives importants a Pequín que mostren els límits de la planificació, fins i tot dins d'un règim autoritari, i el fracàs a l'hora de mesurar i tenir en compte l'efecte total de les dinàmiques d'urbanització

(3) Conseqüències ecològiques desastroses. El creixement de Pequín va anar de bracet amb el desenvolupament econòmic i l'ús massiu del cotxe. A més, també era una ciutat molt industrial. Pel que fa a l'aigua, els embussos o la contaminació atmosfèrica, Pequín va ser el símbol d'algunes de les pitjors conseqüències que va patir la megaregió urbana. La

contaminació atmosfèrica, en particular, va arribar a nivells dramàtics. L'hivern del 2011 això es va convertir en una qüestió pública que es reprenia regularment. El pic més visible es va produir durant l'anomenada crisi de "l'airepocalipsi", el gener del 2013. Un boirum espès i contaminant va paralitzar la capital durant dies, de vegades setmanes, i va provocar fortes protestes tant dins com fora de la Xina. L'Índex de la Qualitat de l'Aire va arribar a límits insospitats, que indicaven conseqüències terribles per a la salut. Durant el creixement també es van destruir grans àrees del cinturó verd. A més, el nord-est de la Xina té un dèficit de subministrament d'aigua a llarg termini. Una vegada més, els treballs a gran escala, inclòs el desviament dels rius, van solucionar l'escassetat d'aigua, però també van suscitar moltes preguntes per al futur.

La construcció de la capital urbana mundial a la Xina

Aquest projecte global de dominació xinesa inclou moltes dimensions, inclosa una urbana: construir, organitzar i desenvolupar la futura capital del món. Els líders xinesos estan ansiosos per mostrar al món l'eficàcia de la manera de governar xinesa, en contrast amb les democràcies occidentals. L'augment de la competència econòmica i política entre la Xina i els EUA, en particular, impulsa molts projectes a la Xina. Un d'aquests és la creació d'una capital imperial que sigui un model per al món. En això no hi ha res de nou històricament, ja que moltes capitals s'han construït i han rebut molta inversió per reflectir el poder i la glòria dels líders polítics o de les elits dels estats. Històricament, els líders autoritaris han estat particularment inclinats a portar a terme projectes per construir capitals.

Aquesta no és una tasca fàcil, ja que la competència entre les ciutats globals, signifiqui el que signifiqui això, és força intensa a fi d'augmentar el prestigi, atraure turistes, estudiants, alta tecnologia, líders empresarials o financers, inversions, start-ups, centres de recerca, estrelles culturals i intel·lectuals. Seguint els mètodes clàssics de la Xina, el lideratge xinès ha preparat un pla a llarg termini i ha dedicat una quantitat immensa d'energia i recursos per construir la futura capital del món. També té com a objectiu construir la capital del futur, i el pla revela els imaginaris urbans dels líders xinesos, en aquest cas la falta d'imaginació i la imitació a gran escala dels models de desenvolupament urbanístic actuals.

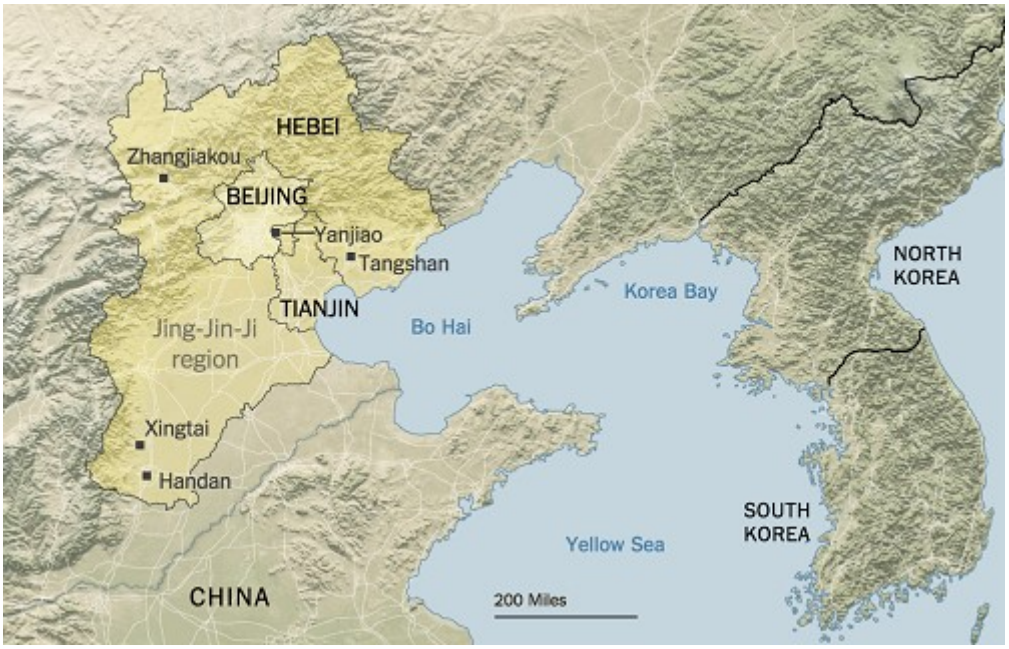
El primer pas probablement va ser més intern, ja que el lideratge xinès sempre va estar molt preocupat per assegurar que Xangai, el motor econòmic del país, no afectés la rellevància de Pequín, la capital burocràtica de l'estat. Als anys noranta, l'objectiu de transformar Pequín en una ciutat global, en un centre internacional, es va formular en diferents documents polítics, des de la política urbana nacional fins al pla de Pequín. L'estratègia incloïa una elevada inversió en infraestructures (energia, sistema de metro, carreteres de circumval·lació, nous barris) i un districte central de negocis. El creixement econòmic va proporcionar més recursos a l'Estat. Les inversions, ja de moltíssima envergadura, es van fomentar encara més quan Pequín va celebrar els Jocs Olímpics del 2008. Per al règim autoritari, els Jocs van ser una oportunitat per mostrar al món la formidable modernització de Pequín i l'èxit econòmic de la Xina. Es van fer inversions clàssiques a gran escala i, tal com van afirmar Gu i els seus col·legues [2]: "El Pla d'Acció

de Pequín 2002 […] tenia com a objectiu empènyer Pequín a obrir-se a la nació i al món en tots els aspectes, segons les regulacions internacionals i els estàndards moderns.” Segons el pla, les estratègies incloïen el tema “New Beijing, Great Olympics”, els principis organitzatius d’“ecologia, ciència i tecnologia” i “humanisme”, i el compromís de mostrar una “ciutat de renom, històrica i cultural” i “la infraestructura d’una metròpoli gran, modernitzada i internacional”.

Els projectes d’infraestructura incloïen quatre línies de metro, trens lleugers al voltant de la ciutat, un tren d’alta velocitat cap a l’aeroport, una segona carretera cap a l’aeroport, una cinquena i sisena carretera de circumval·lació i una ampliació de l’Aeroport Internacional de Pequín. El pla també incloïa la construcció d’equipaments culturals considerats “moderns” com el Gran Teatre Nacional, l’arquitecte del qual va ser Paul Andreu; la seu de la Televisió Central de la Xina (CCTV, segons la sigla en anglès), un espectacular edifici de Rem Koolhaas; el Museu de la Capital i el Museu Nacional…” i el preciós i innovador *niu d’ocell*, l’estadi construït per Herzog i De Meuron. La internacionalització de Pequín, doncs, ha seguit el patró clàssic de les ciutats globals, inclosos arquitectes estrella occidentals que han participat en la construcció d’edificis emblemàtics. Tanmateix, el nivell d’inversió i la rapidesa en la implementació són únics, i no sabem gaire sobre els conflictes i les protestes que van poder sorgir i la manera com es van resoldre.

Encara més sorprenentment, aquella austera ciutat administrativa es va transformar, com Xangai, en un indret de consum hipermodernista i amb un capitalisme de consum salvatge. El desenvolupament econòmic excepcional de Pequín va afavorir el desenvolupament d’una classe mitjana de consumidors frenètics i desitjosos d’adquirir béns d’alta tecnologia i accessoris de moda, sabates o roba, cosa que va propiciar la creació de mercats massius per a empreses xineses i mundials que van impulsar l’ascens meteòric de firmes tan populars com Tencent i Alibaba, així com empreses de construcció i energia, finances i assegurances, Huawei o la firma de semiconductors SMIC a Shenzhen.

L’ambició per Pequín va incrementar-se amb els èxits de la Xina i les noves perspectives. A partir del 2010, el nou objectiu va ser preparar el futur centre urbà del món, possiblement la capital global de l’estat més poderós del futur. Es considerava que les crisis d’habitatge a Pequín (la quantitat d’habitatge i l’augment de preus) limitaven el creixement econòmic i perjudicaven la qualitat de vida. A través de la creació de nous centres secundaris i exercint la plena autoritat per traslladar tant els serveis governamentals no bàsics com tot el districte de Pequín, el govern espera frenar l’impacte de l’augment dels preus i l’escassetat de l’habitatge. El reequilibri del creixement econòmic dins de la regió urbana però tenint en compte Xangai i el delta del riu Perla també va ser un problema.



Font: Business Tianjin

El govern va establir Jingjinji, una regió urbana al voltant de Pequín, que ja s'havia concebut als anys vuitanta, que incloïa la ciutat portuària de Tianjin i onze districtes de la província veïna de Hebei. Tianjin és un port en auge i se li ha concedit una zona de lliure comerç especial. Aquesta regió urbana s'està reestructurant amb una gran inversió en infraestructures per als seus 110 milions d'habitants i planejada per a 130 milions. A diferència de Xangai o del delta del riu Perla, aquesta megaregió urbana en construcció és el resultat d'una política governamental de dalt a baix amb amplis objectius polítics.

Una vegada més, el nivell d'ambició es va igualar amb el d'inversió i amb l'eficàcia de la implementació. El projecte incloïa la creació de Xiong'an, una zona econòmica especial (similar a Pudong, a Xangai, o a Shengen), a la mateixa distància de Pequín que Tianjin (és a dir, 100 km al sud-oest de la capital) on es traslladaran molts empleats de l'administració central. Econòmicament parlant, Pequín encara és darrere del delta del riu Perla (Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong) i Xangai. Se suposa que aquesta nova ciutat es convertirà en una zona econòmica especial, amb una gran inversió per promoure clústers de recerca i innovació (*big data*, biotecnologia). Possiblement, Xiong'an, presentada com una ciutat intel·ligent ecològica, tindrà 7 milions d'habitants. Altres ciutats a la frontera de Jingjinji com Langfang o, més al sud, Shijiazhuang s'estan convertint en gegantins centres logístics per a tota la regió.

Aleshores el govern va transformar Tongzhou, un dels districtes a l'est de la ciutat, com a ubicació per a l'administració municipal de Pequín. Encara que hi havia rumors que molts empleats s'oposaven al trasllat, aquest es va portar a terme ràpidament i ja s'hi estan construint noves infraestructures: un museu, una biblioteca i un teatre. Es va incentivar diverses dotzenes d'empreses estrangeres a ubicar-s'hi. En tota la regió es van crear un grapat de ciutats suposadament ecològiques.

La creació de la regió urbana global més important del món requereix una inversió formidable en mobilitat. Com és d'esperar, es va planejar un nou aeroport internacional

com a principal aeroport de Pequín, ja que encara que l'Aeroport Internacional de Pequín es va renovar i ampliar amb motiu dels Jocs Olímpics, va arribar al seu límit. L'aeroport internacional de Daxing és el més espectacular de la nova generació, està dissenyat per l'empresa francesa Aéroports de Paris juntament amb l'arquitecta estrella Zaha Hadid i té intenció de convertir-se en l'aeroport més transitat del món. Es troba a uns 50 km al sud de Pequín i en una dècada aproximadament podrà allotjar 130 milions de passatgers a l'any.

Per tal d'organitzar una regió urbana policèntrica, el govern va invertir molt en transport: un tren d'alta velocitat (que circula entre 250 i 350 km/h) funcionarà com un metro regional per connectar especialment l'extrem de la regió urbana amb l'aeroport en 30 minuts, o de Pequín al nou aeroport en 20 minuts; hi haurà noves línies de metro als centres principals, i una infinitat de nous ferrocarrils i trens lleugers. A més del transport, també hi va haver inversions en subministrament d'energia i aigua, i nous serveis públics (universitats, hospitals, escoles).

> L'augment de la competència econòmica i política entre la Xina i els EUA, en particular, impulsa molts projectes a la Xina. Un d'aquests és la creació d'una capital imperial que sigui un model per al món

En l'imaginari xinès d'una capital global, l'atracció i el flux de turisme (conferències, visitants de diferents tipus) s'ha considerat una prioritat. En aquest sentit, els Jocs Olímpics van ser un èxit, ja que després dels Jocs el flux de turistes anuals es va duplicar: va passar de més o menys 2,5 milions anuals a 5 milions. Com és habitual, la imitació és una part important de l'estratègia. Xangai ja tenia un parc Disney, de manera que les autoritats de Pequín han negociat amb Universal Studios per construir un nou parc innovador a gran escala, Universal Beijing Resort, a Tongzhou, amb l'objectiu d'atraure un gran nombre de visitants. Com que, per als líders xinesos, l'estratègia dels Jocs Olímpics va tenir èxit, van tornar a provar sort i van aconseguir ser la seu dels Jocs Olímpics d'hivern del 2022, que organitzarà Jingjinji, és a dir, Pequín i les muntanyes de les regions del voltant.

La capital segura

El règim autoritari sempre ha defensat que la seguretat és un element essencial per a la qualitat de vida a la ciutat. Hi ha una llarga tradició d'educació i modificació del comportament dels ciutadans dissenyat pel Partit Comunista. A Pequín, una densa xarxa de membres del partit o de la policia ha garantit la vigilància, el control i la seguretat de la ciutat als edificis i als carrers dels barris.

El règim xinès dona suport a les empreses d'alta tecnologia perquè desenvolupin ràpidament tecnologies de vigilància. *Start-ups* d'èxit d'intel·ligència artificial estan experimentant tota mena de serveis per controlar la població i acumular-ne dades, i hi ha una quantitat sorprenent de càmeres de vigilància a Pequín i a altres grans ciutats.

Totes les estacions de metro de Pequín tenen un sistema de seguretat comparable al d'un aeroport per revisar totes les bosses. Les empreses xineses han publicitat molt la tecnologia del reconeixement facial basada en una densa xarxa de càmeres i l'ús de la intel·ligència artificial. Els treballadors afirmen que poden localitzar qualsevol persona causant problemes al sistema de transport en un termini de 15 minuts. Als espais públics més importants, la policia utilitza una sofisticada tècnica d'identificació i documents oficials per admetre o excloure diferents grups de població. La Xina està experimentant a fons el tipus de vigilància gestionada per un estat autoritari altament capitalista juntament amb empreses d'alta tecnologia en auge. Tot això està àmpliament documentat, però sabem poc sobre les protestes que ha pogut provocar en la població, excepte en uns pocs casos.

La política de cel blau

A la Xina, com a Europa o als Estats Units abans, la formidable acceleració econòmica va tenir unes conseqüències ambientals terribles i va provocar importants protestes relacionades amb el medi ambient. La regió urbana de Pequín va ser una de les zones principals de la indústria pesant. A principis del 2010, la urbanització a gran escala, combinada amb la industrialització, va provocar un gravíssim problema de contaminació atmosfèrica, al qual es va anomenar la crisi de l'"airepocalipsi", en què les imatges desastroses d'un Pequín fortament contaminat a l'hivern van donar la volta al món. En aquella dècada, el medi ambient es va convertir en una prioritat oficial del Partit Comunista. Els seus líders van veure clar que la creació d'una capital global requeria grans canvis per recuperar el "cel blau" de Pequín.

Es van aplicar enèrgicament una sèrie de polítiques. En primer lloc, en pocs anys la Xina es va convertir en líder en reciclatge de residus. En segon lloc, quan se celebrava un gran esdeveniment a Pequín (com el congrés del partit o la visita del president dels Estats Units), es requeria a les empreses contaminants que tanquessin unes setmanes abans de l'esdeveniment per aconseguir tenir un cel clar. Paral·lelament, la reestructuració de l'economia i l'ascens de Pequín cap a l'alta tecnologia, les finances i els serveis van provocar el tancament d'alguns sectors de la indústria. Finalment, es va exigir amb fermesa a les empreses contaminants que abandonessin la regió urbana de Pequín i s'establissin ben lluny per evitar la contaminació a la capital. També es van promulgar regulacions estrictes per evitar la circulació de cotxes vells. La quantitat de cotxes nous que circulen per les carreteres de Pequín sempre es sorprenent.

El govern es va prendre seriosament la qüestió de la contaminació atmosfèrica, però també la del sòl. Per això va posar en marxa un gran projecte forestal en què es van plantar 8 milions d'arbres, inclosos 200 boscos urbans. La premsa internacional va indicar que es va mobilitzar l'exèrcit per plantar-los. I encara més, la Xina va recórrer als millors científics xinesos i experts mundials per plantar els arbres amb precisió, amb la finalitat que descontaminin el sòl durant alguns anys i juguin un paper actiu a l'hora de limitar la contaminació atmosfèrica. Aquesta inversió forestal va canviar el paisatge de Pequín dràsticament, i ara Jingjinji compta amb una àmplia zona protegida. La ciutat grisa s'està convertint en una ciutat més verda, com es podria esperar d'una aspirant a capital global.

Aquesta política per netejar l'aire de la capital ha estat un èxit, i el govern xinès ha mostrat una sèrie de fotografies que comparen la contaminació atmosfèrica de Pequín amb la de Delhi o amb la d'altres grans ciutats asiàtiques. El govern també està invertint en notoris projectes d'energia que utilitzen alta tecnologia, com ara el projecte d'alta tensió de Zhangbei, que combina la producció d'energia eòlica i solar amb un sistema d'emmagatzematge i transmissió.

> La urbanització a gran escala, combinada amb la industrialització, va provocar un gravíssim problema de contaminació atmosfèrica: l'"airepocalipsi"

Tot i la important inversió en el transport, els boscos i la promoció de la biodiversitat, el règim encara s'enfronta a contradiccions. Les classes mitjanes i les noves burgesies de Pequín han anat comprant cada cop més cotxes i grans embussos limiten l'eficàcia de la política de cel blau. Més enllà de Pequín, algunes de les ciutats més contaminades del món són a poca distància de Jingjinji. Algunes de les empreses més contaminants s'acaben de desplaçar, i el ràpid desenvolupament econòmic requereix augmentar constantment la producció d'una energia que encara depèn massa del carbó, un dels causants principals de la crisi climàtica.

Conclusió

El govern xinès està aplicant el pla d'integració més ambiciós per al desenvolupament sostenible de la regió urbana de Jingjinji a fi de convertir-la en una capital global del segle XXI i en l'aparador del règim polític. El pla s'està implementant a un ritme constant mitjançant coaccions i grans inversions.

Tanmateix, el que sorprèn és la força del simbolisme polític i l'ambició política per superar Occident mitjançant els estàndards més moderns de la vida urbana. Però l'imaginari urbà és limitat i més aviat es basa en la imitació sistemàtica del que s'ha fet en altres llocs. Aquest imaginari sembla reunir allò que a les organitzacions internacionals es considera una bona ciutat: policèntrica i densa; amb un sistema de transport altament desenvolupat; sostenible, amb poca contaminació i amb boscos urbans; plena d'esdeveniments culturals i equipaments, estadis, edificis nous i impressionants; amb barris tradicionals reinventats; amb universitats i centres de recerca líders al món; amb mecanismes de vigilància per a una ciutat segura, i amb un ús sistemàtic del *big data* per millorar els serveis. Fins ara la part més innovadora està relacionada amb la vigilància i la capacitat de les empreses per portar a terme un control i una vigilància massius a causa de l'abast del projecte, amb l'interès de l'Estat per utilitzar les dades i per controlar la població, i amb la falta de drets d'aquesta. Això, associat al sistema de crèdit social, probablement és l'element més innovador i terrible de la construcció de Jingjinji. El Gran Germà us vigila.

El govern té com a objectiu contribuir al descens del preu de l'habitatge, a un transport millor, a la reducció del temps de desplaçament a la feina, a un entorn millor i a una ciutat fascinant, tot el que qualsevol urbanista desitjaria per a la ciutat. Però hi ha molts dubtes sobre la implementació del pla i com impactarà en la forma de vida dels habitants o com fomentarà el creixement econòmic d'una població envellida.

La construcció d'una ciutat mundial o de la futura capital mundial dominada per la Xina s'enfronta a tres contradiccions importants. La primera és mediambiental. Tot i l'abast de les inversions per fer sostenible el creixement de Jingjinji, tot el projecte requereix una gran quantitat de recursos, no obstant, les qüestions del subministrament d'energia sense haver de dependre del carbó, el subministrament d'aigua i el subministrament d'aliments estan lluny de resoldre's al sec nord-est de la Xina. Hi ha una contradicció entre el capitalisme salvatge (fins i tot dins d'un règim comunista) i la lluita contra la crisi climàtica. Com de sostenible és la megaregió urbana? En segon lloc, hi ha una contradicció entre l'intent de construir una capital mundial i la trajectòria autoritària d'un règim que provoca reaccions en contra i més aïllament per part de la resta del món. La incertesa al voltant del boicot dels pròxims Jocs Olímpics d'hivern pot ser un senyal de les coses que han d'arribar. En tercer lloc, ningú sap quant temps acceptarà la població el domini del Partit Comunista i la vigilància massiva. La vigilància sistemàtica i autoritària no resol tots els problemes de governança d'una megaregió de 110 milions d'habitants.

REFERÈNCIES

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

BIBLIOGRAPHY

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 línia.

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 línia.

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 és professor d'investigació CNRS de Sociologia i Política al Centre d'Estudis Europeus i Política Comparada de Sciences Po, on dirigeixels grups d'investigació “Cities are back in town” i “Reestructuring the state”. És membre de l'Acadèmia Britànica, exeditor de la Revista Internacional d'Investigació Urbana i Regional, expresident de SASE (Societat per a la Socioeconomia Avançada), fideïcomissari de la Fundació per a la Investigació Urbana i Regional. Es va formar a Sciences Po, París, Nuffield College Oxford (M.litt.) i la Universitat de París X Nanterre. Va ser professor convidat i investigador al UCLA, al King's College London, al Nuffield College University of Oxford, a l'Institut Max Planck per a l'Estudi de la Societat a Colònia, a les Universitats de Milà Bicocca, Venècia, la Universitat de Sao Paolo (primavera de 2014) i al Colegio de México. És coeditor de la European Journal of Sociology/Archives européennes de sociologie. És membre del Consell Científic del CNRS. Va ser elegit membre de l'Acadèmia Europaea el juliol de 2019. Patrick Le Galès va rebre la medalla de bronze el 1995 (*Médaille de bronze du CRNS*) i la medalla de plata pel CNRS el 2018 (*Médaille d'argent du CNRS*).