



Politecnico di Milano
Scuola di Architettura Civile
Laurea Magistrale in Architettura

Paesaggio rurale e patrimonio storico:
ipotesi di parco agricolo e progetto di attrezzature
collettive e centri per la ricerca a Huyang.
Un nuovo ruolo per la regione urbana del Pearl River Delta

Relatore:
Prof. Maurizio Meriggi
Correlatore:
Prof. Federico Acuto

Laureanda:
Stefanie Vismara 786784

a.a. 2013-2014

Indice

Introduzione.....	2
Approfondimenti.....	4
Indice delle tavole allegate.....	10
Bibliografia.....	11

Introduzione

Negli ultimi vent'anni la regione del Pearl River Delta è stata motore trainante della crescita economica cinese, nonché luogo di crescente integrazione nell'economia mondiale. Rapidità e intensità delle trasformazioni del territorio, indotte dallo sviluppo economico, hanno sconvolto l'originario paesaggio rurale sostituito da un'urbanizzazione caratterizzata da industria diffusa, tessuti residenziali ad alta densità e grandi infrastrutture.

La tesi assume criticamente il quadro delle trasformazioni e fa propria la preoccupazione del Governo Cinese per lo snaturamento e il deterioramento dell'ambiente e la perdita definitiva dei paesaggi storici indotti dalla crescita. E' assunto il caso studio della città Huiyang, contea di Huizhou, posta sul margine orientale di Shenzhen dove si trova un consistente insediamento rurale articolato intorno a un centinaio di villaggi murati monumentali della cultura Hakka. Il piano regolatore prevede di triplicare la superficie edificata della città entro il 2020 invadendo il territorio rurale periurbano.

Il progetto assume le quantità previste dal Piano, prevedendo tuttavia: una riallocazione delle attività e la costruzione di un sistema di aree verdi intorno ai villaggi sufficientemente esteso in modo da conservarne il paesaggio agricolo elemento imprescindibile dell'architettura delle unità di paesaggio raccolte intorno al manufatto costruito del villaggio.

La tesi è articolata in cinque parti: analisi della tendenza insediativa del Pearl River Delta e di Huiyang; analisi dei caratteri architettonici e insediativi del patrimonio Hakka a Huiyang; piano del sistema dei servizi e delle aree verdi per la città di Huiyang e nuova rete infrastrutturale; progetti dimostrativi per una scuola superiore, il nuovo ospedale municipale, un centro di ricerca e laboratori, un quartiere residenziale a media densità; verifica di congruenza delle proposte rispetto al quadro infrastrutturale e insediativo di contea e provinciale.

Approfondimenti

Negli ultimi decenni la provincia cinese del Guangdong ha compiuto una rapida e profonda urbanizzazione e industrializzazione senza precedenti nella storia umana, trasformando un'arretrata realtà agricola in una più moderna e dinamica economia industriale e commerciale.

Situata nella parte più meridionale del continente, luogo di passaggio e di scambi commerciali, la provincia diviene, dopo la Guerra dell'Oppio (1842), uno dei primi centri nevralgici del commercio con l'estero e Deng Xiaoping, nel 1979, partì proprio da questa area per l'avvio della cosiddetta riforma dei "Porti Aperti".

Da quel momento il Guangdong è diventato uno dei principali centri produttivi della Cina, uno dei motori della crescita del paese e la zona con la più alta propensione all'export; detiene il più alto GDP tra tutte le province e municipalità, la più alta ricchezza pro-capite e la più elevata produzione e vendita industriale al dettaglio.

La crescita esponenziale ha innescato meccanismi di crescita molto rapidi: se all'inizio degli anni '80 la regione del Delta contava Hong Kong, Macao e Shenzhen come uniche città di piccole dimensioni, ad oggi non si può dire lo stesso. La regione è caratterizzata da megalopoli con milioni di abitanti, che occupano un territorio densamente popolato. Questa zona ha visto nascere i primi comparti industriali, soprattutto nell'area di Shenzhen, zona strategica grazie alla vicinanza di Hong Kong, in luoghi di confine dove fino a pochi anni prima il territorio era caratterizzato da villaggi e campi agricoli. Con l'avvento dell'industrializzazione, all'inizio degli anni '90, più di 200 milioni di persone si muovono dalla campagna alla città in cerca di opportunità migliori, innescando un fenomeno demografico ed economico senza confronti al mondo.

L'urbanizzazione è maggiore lungo le coste per diversi motivi: primo fra tutti è la conformazione del territorio, montuoso e difficilmente occupabile nell'entroterra e pianeggiante nell'area costiera, secondo, la presenza delle industrie posizionate in luoghi strategici che favoriscono gli scambi commerciali con il resto del mondo. Parallelamente allo sviluppo urbano anche le connessioni infrastrutturali hanno subito una rapida trasformazione: reti stradali che favoriscono collegamenti veloci, linee ad alta velocità che consentono relazioni strette, trasformano una provincia di grandi dimensioni in un'area con rapporti, in termini di tempi di percorrenza, paragonabili ad un'area metropolitana.

I processi di urbanizzazione in atto e le scale di intervento cui fanno riferimento i nuovi piani si sviluppo promossi dai leader cinesi presentano però delle contraddizioni. Da un lato vi è la città pianificata, attraverso disegni di scala vasta, che fanno affidamento allo scheletro infrastrutturale e alla costruzione morfologica "tradizionale" in grado di accogliere interventi di grandi dimensioni, dall'altro vi è il fenomeno dell'urbanizzazione delle campagne, gestito alla scala del villaggio o del comune che tuttavia non costruisce un ambiente "urbano" in senso tradizionale poiché i lavoratori, sradicati dai loro paesi d'origine vivono vicino alla fabbrica, nei dormitori che fanno più parte della fabbrica che della città.

Il nostro progetto si innesta partendo da radici più legate al territorio. Quest'area presenta una ricchezza ecologica unica, caratterizzata da una rete idrica molto fitta, da un sistema di corridoi verdi, parchi, zone boschive e da un patrimonio edilizio tradizionale, gli Hakka, che devono essere considerati e divenire parte integrante di un progetto di ampia scala in grado di dare valore aggiunto alla pianificazione. Gli Hakka, popolazioni migrate dai paesi del nord nei primi anni del 600 e giunte verso le regioni costiere all'inizio del XX secolo approfittando degli

sviluppi economici, si sono stabilite in queste zone costruendo dei villaggi fortificati in forme più o meno tradizionali realizzando piccole unità di paesaggio indipendenti ma in stretta relazione tra loro, insediate secondo il principio del feng shui (vento- acqua).

Con l'avvento accelerato dell'urbanizzazione la città cambia: i villaggi di campagna iniziano a lasciare il posto a grattacieli e palazzi di grandi dimensioni, mentre lo skyline urbano si trasforma in un gioco in altezza e densità in continua espansione. Le connessioni veloci aumentano di raggio e soprattutto per quanto riguarda la città di Shenzhen nuove politiche di sviluppo la vedono protagonista come stazione di testa della nuova linea di alta velocità che la collegherà a Xiamen e Shanghai. Nel nuovo asse venutosi a formare, la città di Huiyang costituisce un piccolo ma non irrilevante tassello in questa trasformazione metropolitana. Situata nel mezzo dei parchi naturali montani e del corridoio ecologico ad est del PRD, è il punto di passaggio tra le aree industriali di Longang, Pingshan, Kengzi, Dayawan e gli stabilimenti Lenovo e seconda fermata della linea ad alta velocità. Delle trasformazioni in corso in questa città colpiscono in particolare il ruolo che ha oggi la costruzione degli spazi per l'industria nei vecchi villaggi agricoli, un modo di costruire la città apparentemente caotico e decentralizzato, che non tiene conto del territorio agricolo e della sua struttura.

Nella veloce urbanizzazione della metropoli ciò che fa parte del patrimonio architettonico Hakka sta progressivamente scomparendo in aree densamente edificate, oppure è divenuto parte integrante di aree industriali e city village perdendo il rapporto con il paesaggio, generatore del loro sistema. E' l'uso che viene fatto del suolo della comunità a distruggere materialmente non solo il territorio immediatamente circostante ai vecchi insediamenti ma anche la possibilità

stessa di metterli a sistema. Solo un progetto territoriale che tenga presente queste differenti dimensioni può fare emergere la potenzialità di un disegno di insieme.

Ora, dopo oltre vent'anni di rapido sviluppo, i leader cinesi hanno manifestato la necessità di prevedere un nuovo modello di sviluppo e di crescita, una zona di sviluppo turistico che possa integrarsi con le aree industriali presenti e di nuova costruzione, ma nel loro scenario di progetto, gli insediamenti Hakka, insieme al patrimonio paesaggistico, non sono contemplati né distinti. Potrebbero invece svolgere differenti ruoli : riserva di naturalità alla scala della metropoli, ma anche puntuali elementi di riconoscibilità della collettività all'interno delle parti più costruite o in via di costruzione.

La strategia di progetto che proponiamo è quella di considerarli non solo per il loro carattere individuale ma soprattutto per il loro valore d'insieme in quanto sistema. Solo in questo modo la loro salvaguardia può diventare una occasione di costruzione di una città più ricca: una nuova forma di città nella quale la memoria degli insediamenti agricoli precedenti svolga un ruolo nella costruzione di una nuova identità non solo per i vecchi abitanti dei villaggi ma anche per i nuovi cittadini richiamati nel Guandong dalle opportunità di lavoro. Un piano del turismo in questo senso non ha valore tanto per richiamare una popolazione esterna, quanto piuttosto per consentire la costruzione di una identità propria della città e del territorio di Huiyang sfruttabile da tutti i cittadini nella quotidianità delle loro esistenze.

AREA DI PROGETTO

Il progetto per lo sviluppo turistico di Huiyang, non ha la pretesa di occuparsi in modo esaustivo di tutti gli insediamenti agricoli delle popolazioni Hakka che si trovano nell'area, ma parte da questi presupposti per inserirsi in un territorio di relazioni più ampie di sistemi territoriali e paesaggistici che possono attribuire un valore aggiunto al progetto. L'area di studio è delimitata a nord dalla presenza del fiume Dong e delle aree abitate di Huizhou e a sud dal sistema lineare che, parallelamente alla linea di costa, si estende dalle ultime propaggini della città di Shenzhen fino allo stabilimento petrolchimico e alle località turistiche della baia di Dayawan. E' strutturato dalle linee parallele della nuova superstrada e dell'alta velocità in cui si costruisce una città fatta di enclaves residenziali ad alta densità alternate ai grandi interventi industriali con i loro dormitori. Ad ovest il sistema paesaggistico è costituito da un ramo del fiume Dong, Danshui, e dal sistema di aree boschive protette. Questo sistema territoriale oltre a costituire un importante risorsa naturalistica ed un parco alla scala territoriale, separa la regione di Huiyang e di Huizhou dalle aree urbanizzate che ricadono sotto una più diretta influenza della città di Shenzhen e costituisce dunque un forte elemento di riconoscibilità dei differenti territori.

La municipalità ha appena messo a punto un piano generale per la costruzione della città, di grandi ambizioni oltre che di notevole estensione.

Tuttavia il piano regolatore non tiene conto, fino ad oggi, delle preesistenze degli insediamenti Hakka e delle risorse territoriali.

La strategia di progetto che si propone, non intende però sostituirsi al nuovo piano regolatore, piuttosto intende sovrapporre una serie di considerazioni riguardo al ruolo che la salvaguardia del patrimonio storico e turistico può svolgere nella costruzione dello spazio pubblico della città.

Il progetto che presentiamo individua diversi temi di lavoro generati da un confronto tra l'attuale situazione del territorio, la sua struttura agricola e gli strumenti di pianificazione. Gli ambiti di progetto sono:

- il fiume Danshui, il ricco sistema idrico e il sistema dei parchi ad esso connesso
- la creazione di un nuovo parco centrale di salvaguardia
- la costruzione di un progetto infrastrutturale in rapporto più dialettico con la morfologia del territorio
- le aree industriali, nuovi poli tecnologici di futura espansione
- ipotesi di disegno di strutture collettive quali residenze, scuola e ospedale in rapporto con il nuovo piano di salvaguardia

Partendo dalla volontà di mantenere quantità e destinazioni del piano confermate con un mix funzionale tra residenza e lavoro abbiamo ridisegnato la forma della città svincolandoci dalla rigida scacchiera proposta dal governo e proponendo itinerari di salvaguardia al cui interno le nostre proposte potessero condurre a dibattiti per una progettazione alternativa in cui densità e occasioni economiche si sposano con un diverso uso del suolo e un maggiore rapporto con le risorse del paesaggio.

Indice delle tavole

1. Manifesto - Introduzione

2. Pearl River Delta - Inquadramento, storia ed assetto infrastrutturale

3. Shenzhen Huizhou 1:200.000 – Corridoi Verdi, tendenza insediativa e collegamenti infrastrutturali

4. Hakka – Carte storiche, insediamenti e tipologie

5. Densità – Analisi delle proposte e delle quantità

6. Masterplan 1:4000 – Riassetto ambientale ed insediativo della nuova porzione di città

7. Industrie 1:500 – Progetto di industrie e centri di ricerca

8. Residenze 1:500 – Sperimentazione di nuove tipologie per offrire un'alternativa alla consuetudine locale

9. Scuola 1:500 – Progetto di una scuola con aule a padiglione e spazi di sperimentazione esterni legati alla cultura tipica

10. Ospedale 1:500 – Attrezzatura pubblica polifunzionale inserita nel contesto di espansione e città verde

11. Zooning 1:20000 – Pianificazione a scala territoriale di funzioni, collegamenti e parchi

12. Networks 1:20000 – Analisi delle reti infrastrutturali e della tendenza insediativa

13. Land use 1:20000 - Ricostruzione tecnica della distribuzione delle funzioni nella città di Huiyang

Bibliografia

AA.VV.,
Pearl River Delta Super Zone. Tapping into the World's
fastest grow
SCMP Book Publishing, 2003.

AA. VV.,
Sulle città,
Caratteri Cinesi (versione italiana di China-files.com),
http://carattericinesi.china-files.com/?p=393&p_a=24

AA.VV.,
New Settlements in China,
LOTUS 141, aprile 2010.

AA. VV.,
Hakka enclosed houses,
Blossom City Press Company, Canton, 1999.

AA. VV.,
Shenzhen Huanggang Village Redevelopment,
Skyscrapercity.com, maggio 2012.
skyscrapercity.com/showthread.php?t=1127699

ARMSTRONG D.,
Pearl River Super Zone,
SCMP Book

BANISTER Judith,
China's Changing population,
1987 Stanford University.

BENEVOLO Leonardo,
Storia della città orientale,
Roma Laterza 1988

China Daily [a cura di],
The outlook for China's Economy in 2012,
ChinaDaily.com.cn., 6 febbraio 2011.
chinadaily.com.cn

DAVIS Mike,
Il pianeta degli Slum,
Milano : Feltrinelli, 2006

DOBNEY Stephen,
Chen Shi Min: selected and curret works,
in The master architect series III,
Image Publishing, Vittoria, 1998.

FRIEDMANN John,
China's urban transition,
University of Minnesota Press, 2005.

FINGERHUTH Carl,
Learning from China : the Tao of the city,
Basel : Birkhauser, 2004

GANG Fan,
La grande migrazione cinese

GAVINELLI Corrado e Cristiana Gibelli,
Città e territorio in Cina,
Laterza, Bari, 1976.

GAZZOLA Luigi,
Cina: architetture e città,
Gangemi Editore, Roma, 1999.

Global Population composition,
U.S. Census Bureau 2002.

Great PRD,
Gren Plan 2010

HAMMOND Kenneth J. Ph.D.,
From Yao to Mao: 5000 Years of Chinese History,
Harvard University.

KISSINGER Henry,
On China,
Penguin Books, 2011

MERIGGI Maurizio,
Città Verde,
Araba Fenice, 2009

PERINI Gaia,
Trasformazione urbana e migrazioni,
ChinaNews,2005

ROWE G. Peter,
Essenza e forma: l'architettura in Cina dal 1840 a oggi

ROWE G. Peter and Z. Jie,
Modern urban housing in China,1840-2000

SHIYI Pan,
Sul mercato immobiliare,
Caratteri Cinesi (versione italiana del blog China-
files.com),
22 giugno 2011. <http://carattericinesi.china-files.com>

STEINHARDT Nancy Shatzman
Chinese imperial city planning,
University of Hawaii Press 1999

TERZANI Tiziano,
La porta proibita,
TEA, 2008

The World Bank [a cura di],
China 2030: Building a Modern, Harmonious, and
Creative High-
Income Society,
The World Bank, 2011.

Top 50 world container ports,
World Shipping Council,
The Journal of Commerce, 27 agosto 2012

URBANUS [a cura di],
URBANUS: selected projects 1999-2007,
China Architecture & Building Press, Pechino, 2007.

WAN He,
Health and Health Care of the Older Population in Urban
and Rural China: 2000

WEIBIN Liu,
Social capital and urbanization: the case of “villages
within city” in
Shenzhen, China,
Hong Kong University, Hong Kong, 2009.

WRIGHT Grace E.,
Identification of Hakka cultural markers,
lulu.com, 2006.

ZHU Jianfei,
Architecture of Modern China : a historical critique,
New York : Routledge, 2009

Statistiche

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 2011,
China Statistics Publishing House, Pechino, 2011.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 2010,
China Statistics Publishing House, Pechino, 2010.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 2005,
China Statistics Publishing House, Pechino, 2005.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 1999,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1999.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 1999,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1990.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 1999,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1985.

China Statistical Bureau [a cura di],
China Statistical Year Book 1999,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1981.

China Statistical Bureau [a cura di],
Guangdong Statistical Year Book 2010,
China Statistics Publishing House, Pechino, 2010.

China Statistical Bureau [a cura di],
Guangdong Statistical Year Book 2000,
China Statistics Publishing House, Pechino, 2000.

China Statistical Bureau [a cura di],
Guangdong Statistical Year Book 1996,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1996.

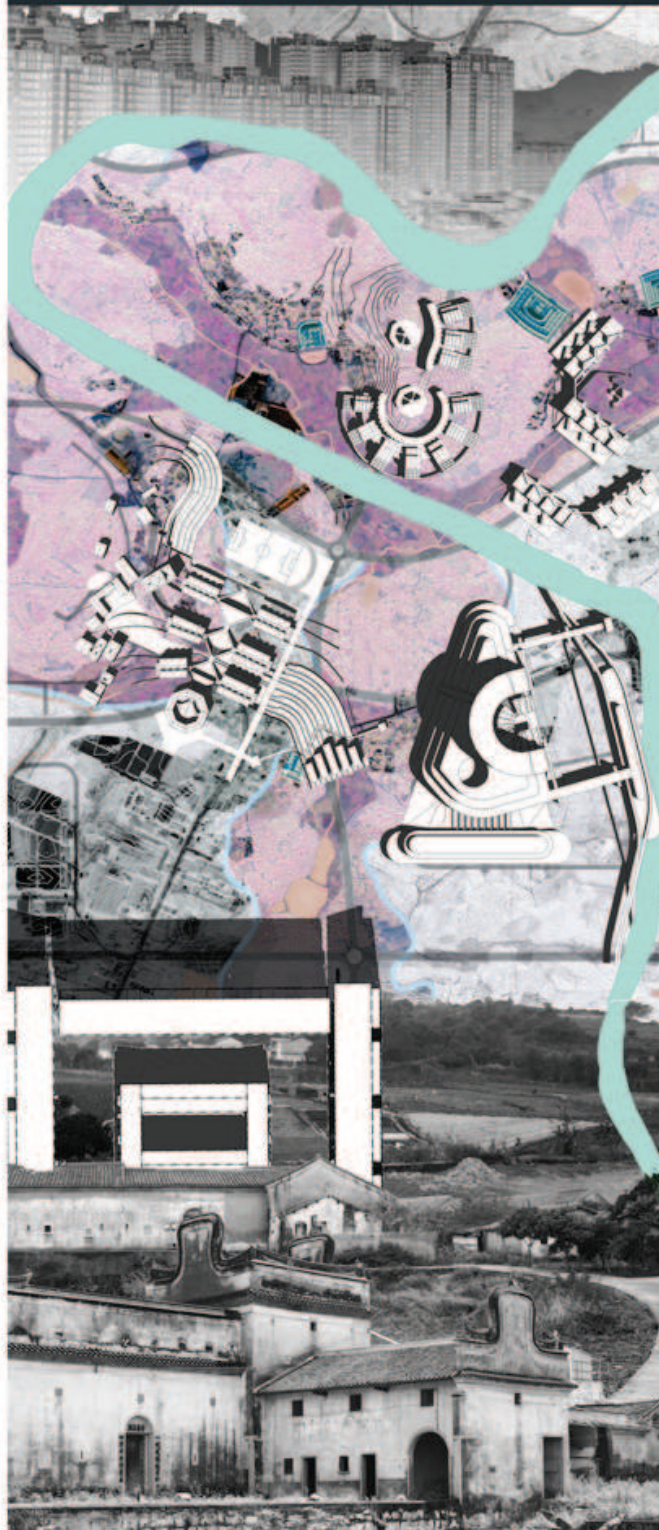
China Statistical Bureau [a cura di],
Guangdong Statistical Year Book 1990,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1990.

China Statistical Bureau [a cura di],
Guangdong Statistical Year Book 1985,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1985.

China Statistical Bureau,
Guangdong Statistical Year Book 1980,
China Statistics Publishing House, Pechino, 1980;

Altre Fonti:

<http://chinadatabase.org>
<http://stats.gov.cn>
<http://english.chinaports.org>
<http://indexmundi.com>
<http://gdstats.gov.cn>
<http://it.wikipedia.org>
<http://chinatoday.com>
<http://europe.chinadaily.com.cn>
<http://chinadataonline.org>
<http://data.worldbank.org>
<http://fas.harvard.edu>
<http://sedac.ciesin.org>
<http://trains.china.org.cn>
<http://china-airlines.com>
<http://map.baidu.com>
<http://english.agri.gov.cn>
<http://english.sz.gov.cn/>
<http://www.gzccpit.org.cn>

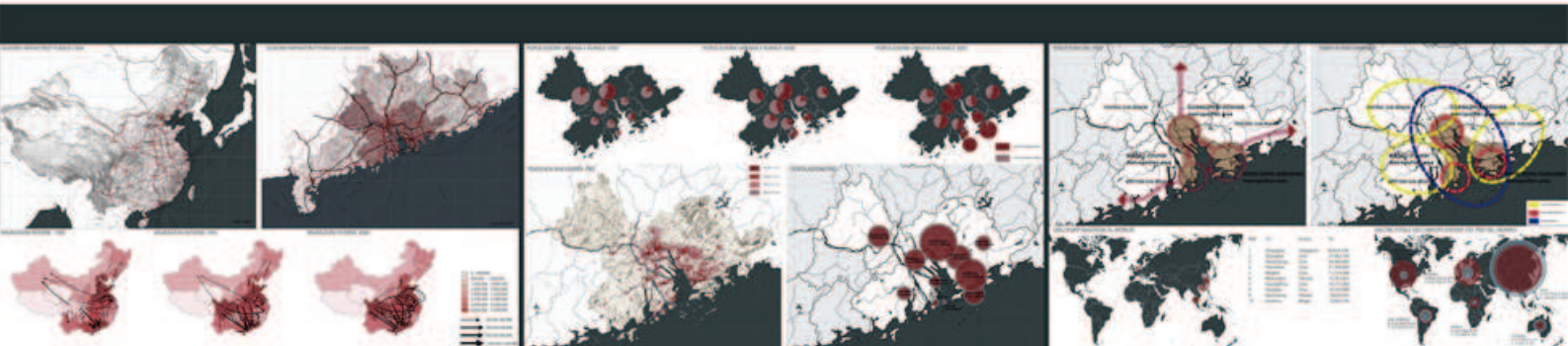


Paesaggio urbano e patrimonio storico:

ipotesi di parco agricolo e progetto di attrezzature collettive e centri di ricerca a Huiyang.

Un nuovo ruolo per la regione urbana del Pearl River Delta

Laureandi Jia Mu Lin | Luca Parenti | Stefanie Vismara | Katia Zodo
Relatori Prof. Maurizio Meriggi | Prof. Federico Acuto



1950-1959: The Pearl River Delta region is a collection of small, isolated settlements. The first major road network is established, connecting the main urban centers.

1960-1969: The region begins to expand, with the first major railway line connecting the main urban centers. The first airport is built in Hong Kong.

1970-1979: The region continues to expand, with the first major highway connecting the main urban centers. The first airport is built in Shenzhen.

1980-1989: The region continues to expand, with the first major railway line connecting the main urban centers. The first airport is built in Guangzhou.

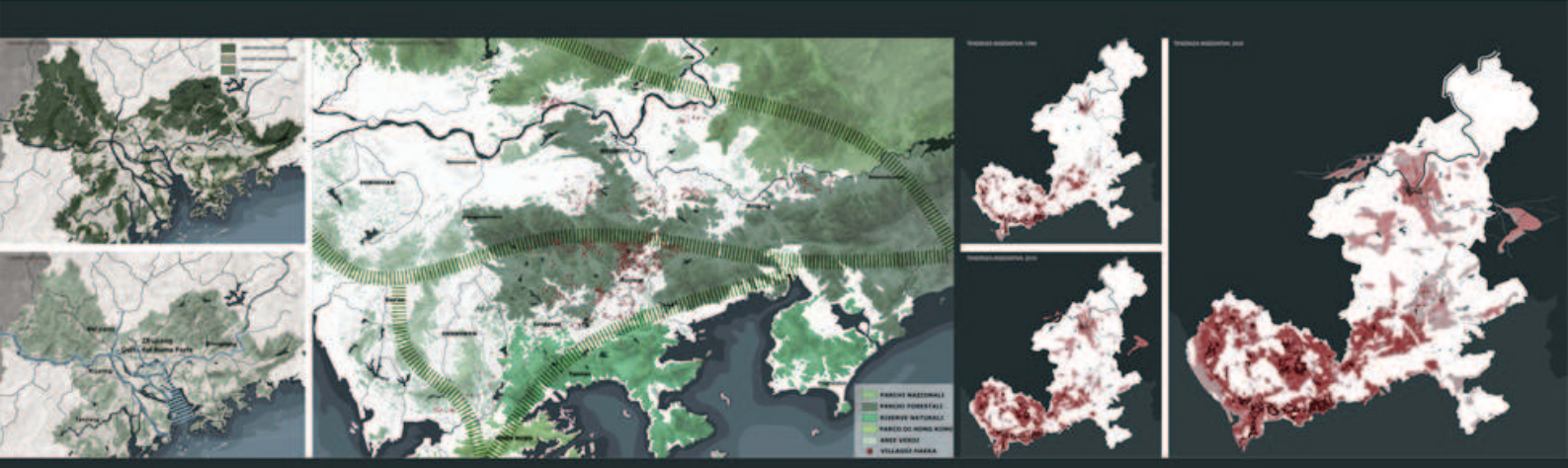
1990-1999: The region continues to expand, with the first major railway line connecting the main urban centers. The first airport is built in Dongguan.

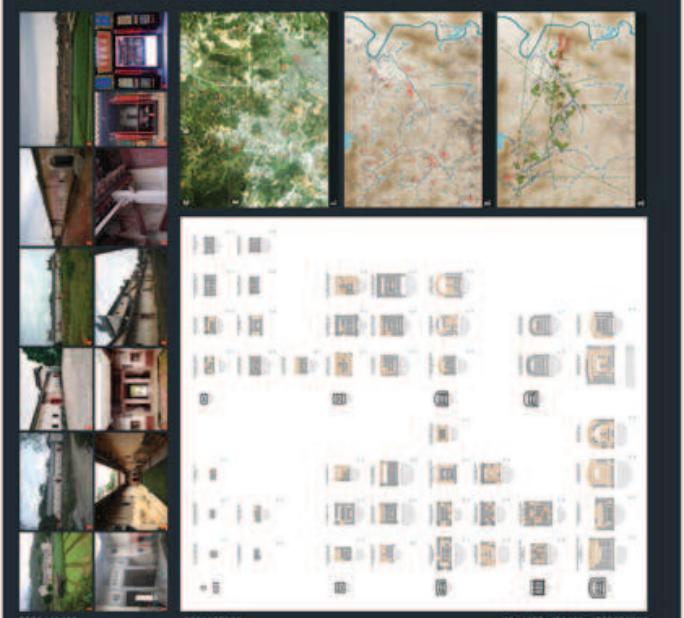
2000-2009: The region continues to expand, with the first major railway line connecting the main urban centers. The first airport is built in Foshan.

2010-2019: The region continues to expand, with the first major railway line connecting the main urban centers. The first airport is built in Zhongshan.



- Autostrada a pedaggio
- Strada primaria
- Alta velocità
- Aeroporti
- Strade esprime
- Linea ferroviaria
- Porti

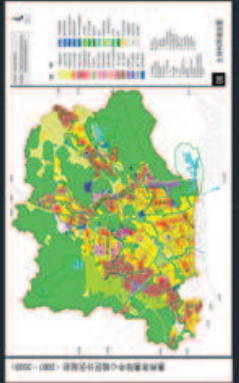




1. 传统民居建筑

2. 传统民居建筑

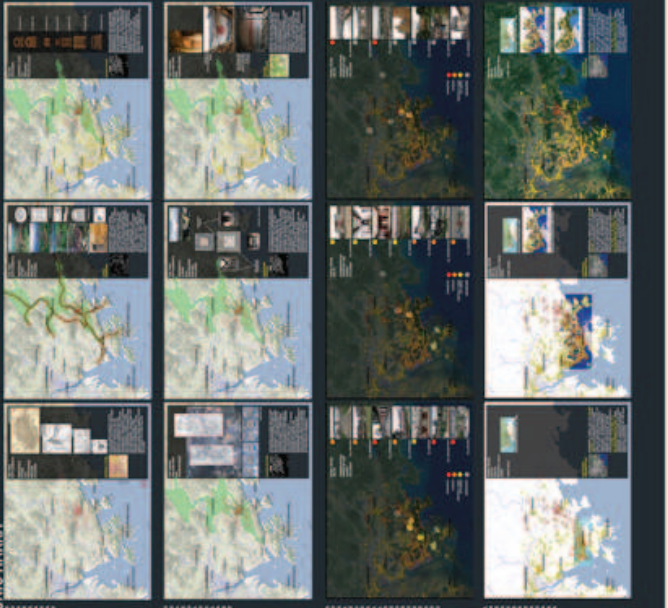
3. 传统民居建筑



4. 传统民居建筑

5. 传统民居建筑

6. 传统民居建筑

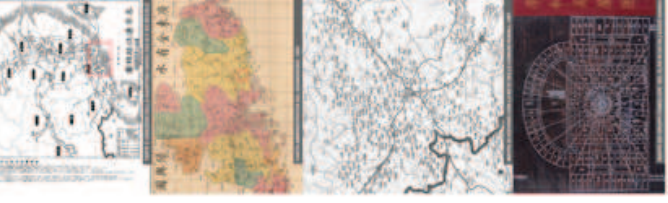


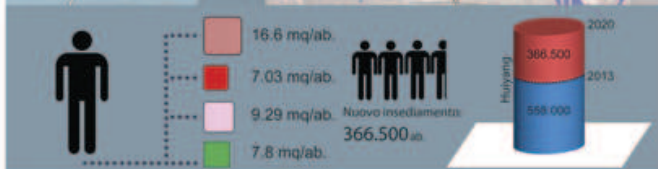
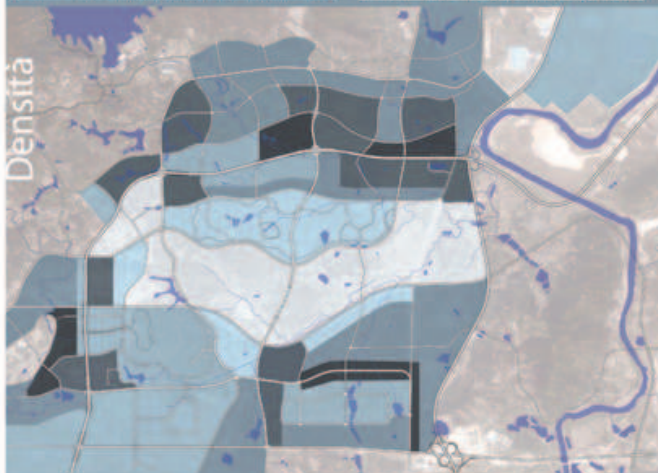
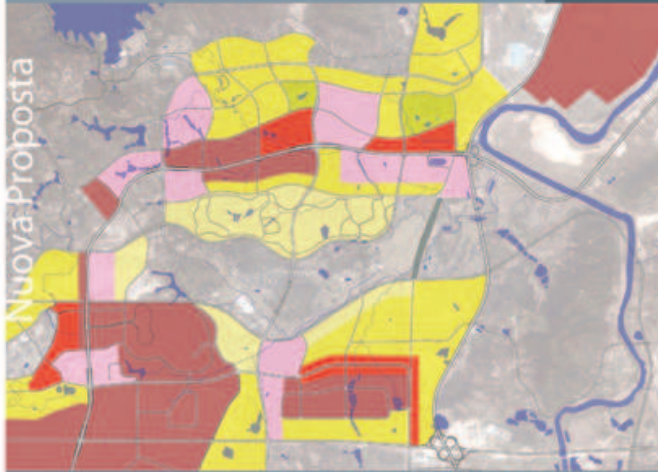
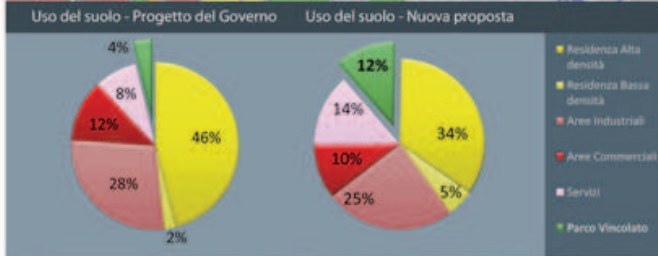
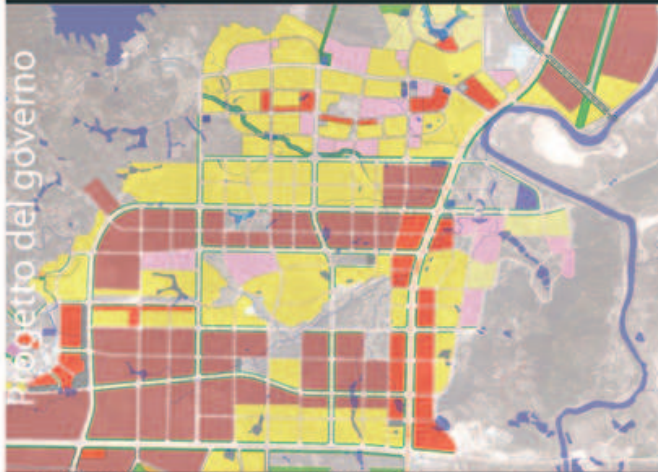
PATRIAMONTOHAKKA

7. 传统民居建筑

8. 传统民居建筑

9. 传统民居建筑







1. Villaggio di Linghu
 2. Villaggio di Zhou Tian
 3. Villaggio di Linghu
 4. Villaggio di Zhou Tian
 5. Villaggio di Zhou Tian
 6. Villaggio di Zhou Tian
 7. Villaggio di Zhou Tian
 8. Villaggio di Zhou Tian
 9. Villaggio di Zhou Tian
 10. Villaggio di Zhou Tian
 11. Villaggio di Zhou Tian
 12. Villaggio di Zhou Tian

CORRIDOIO OVEST

Villaggi Hakka



Trasformazioni

1. Villaggio di Linghu
2. Villaggio di Zhou Tian
3. Villaggio di Linghu
4. Villaggio di Zhou Tian
5. Villaggio di Zhou Tian
6. Villaggio di Zhou Tian
7. Villaggio di Zhou Tian
8. Villaggio di Zhou Tian
9. Villaggio di Zhou Tian
10. Villaggio di Zhou Tian
11. Villaggio di Zhou Tian
12. Villaggio di Zhou Tian

CORRIDOIO EST

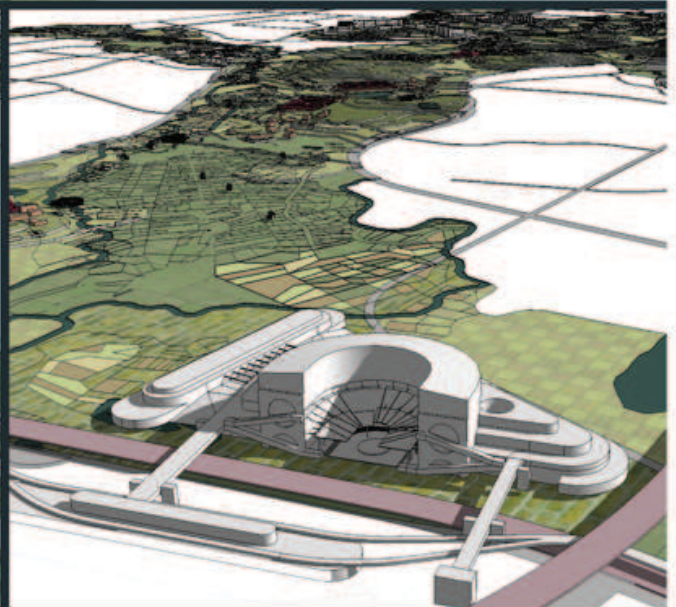
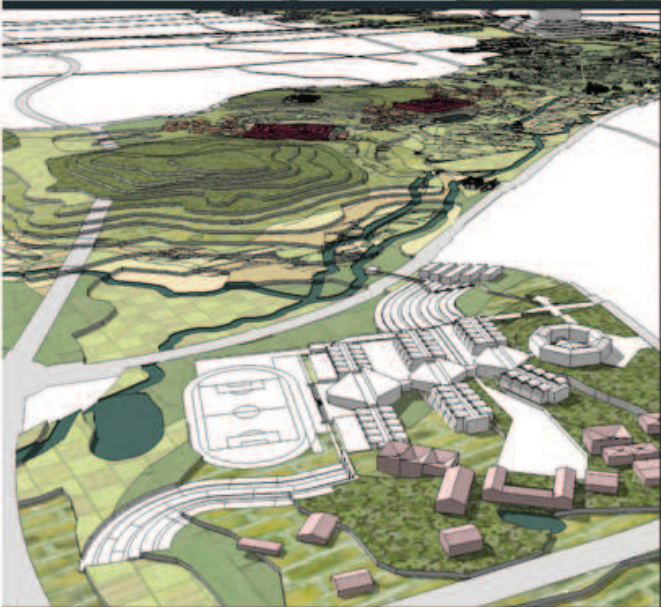
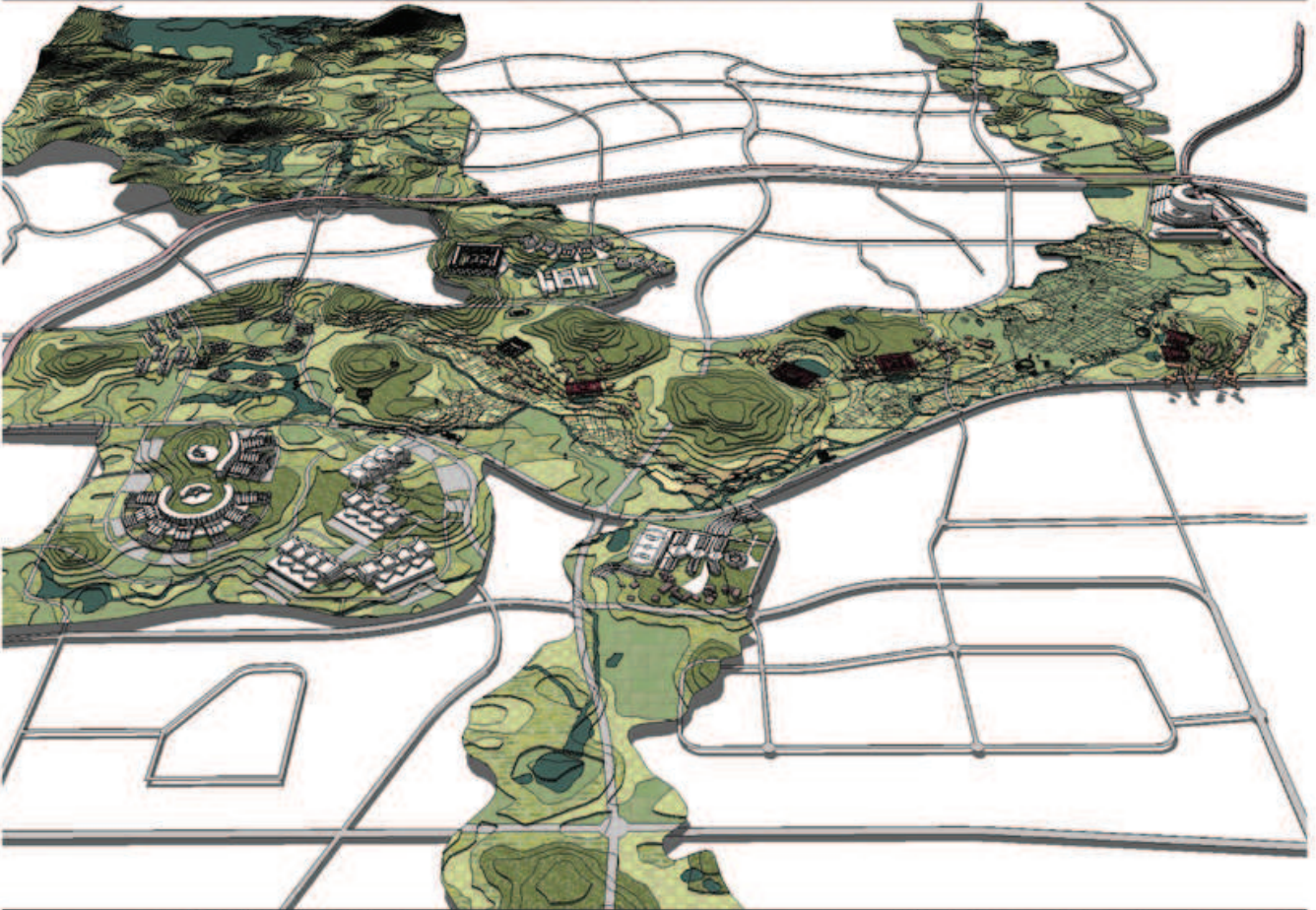
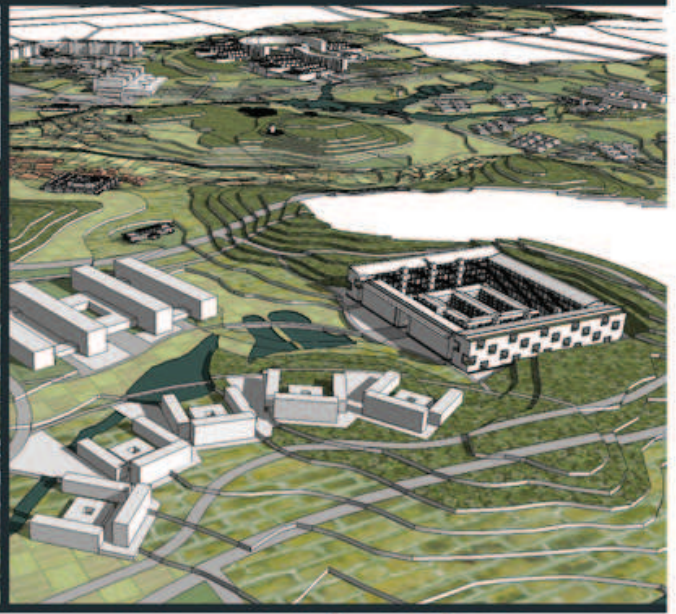
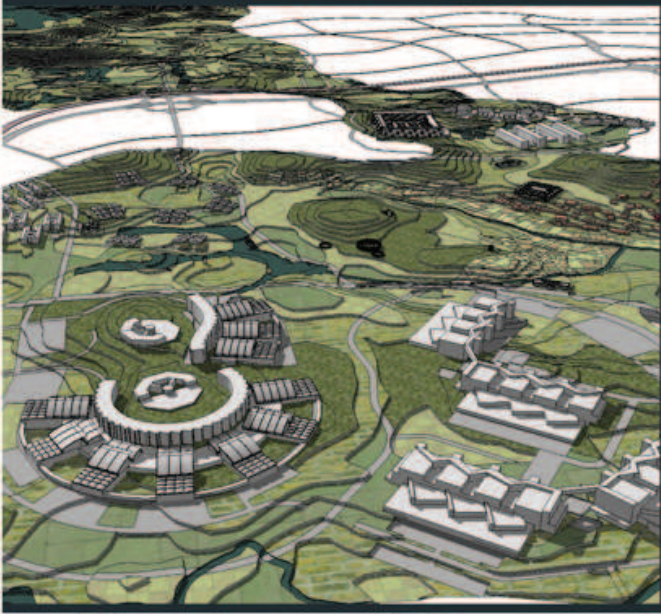
Villaggi Hakka



Trasformazioni

1. Villaggio di Linghu
2. Villaggio di Zhou Tian
3. Villaggio di Linghu
4. Villaggio di Zhou Tian
5. Villaggio di Zhou Tian
6. Villaggio di Zhou Tian
7. Villaggio di Zhou Tian
8. Villaggio di Zhou Tian
9. Villaggio di Zhou Tian
10. Villaggio di Zhou Tian
11. Villaggio di Zhou Tian
12. Villaggio di Zhou Tian

1. Villaggio di Linghu
 2. Villaggio di Zhou Tian
 3. Villaggio di Linghu
 4. Villaggio di Zhou Tian
 5. Villaggio di Zhou Tian
 6. Villaggio di Zhou Tian
 7. Villaggio di Zhou Tian
 8. Villaggio di Zhou Tian
 9. Villaggio di Zhou Tian
 10. Villaggio di Zhou Tian
 11. Villaggio di Zhou Tian
 12. Villaggio di Zhou Tian

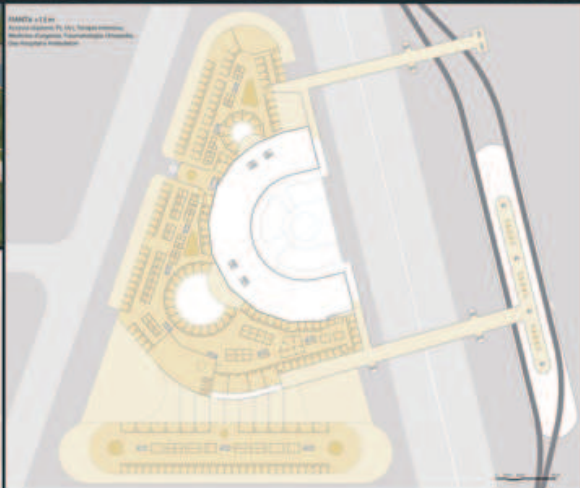




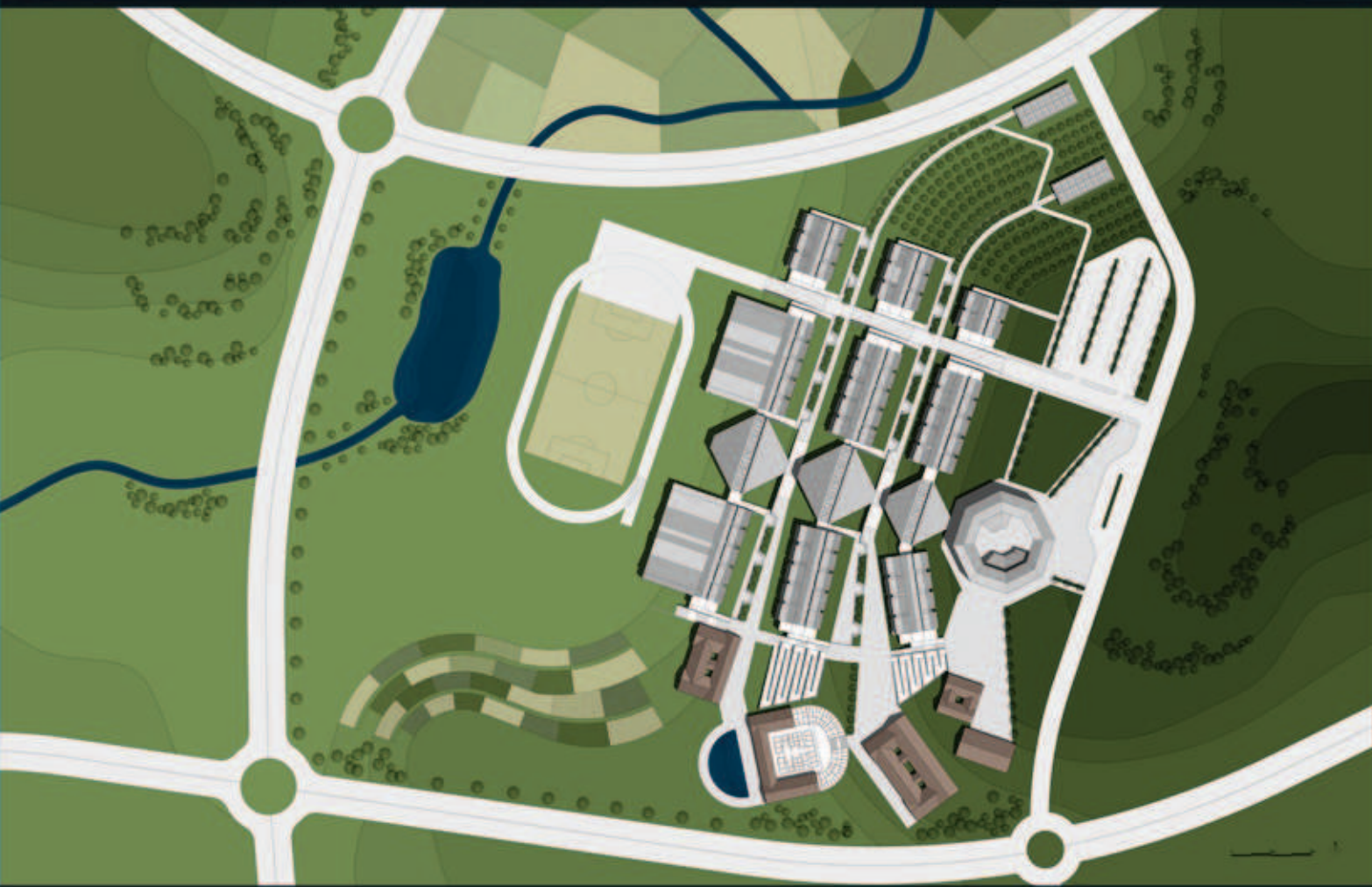
INSEDIAMENTO RESIDENZIALE A BASSA DENSITA'

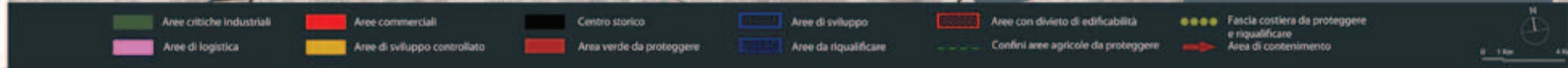
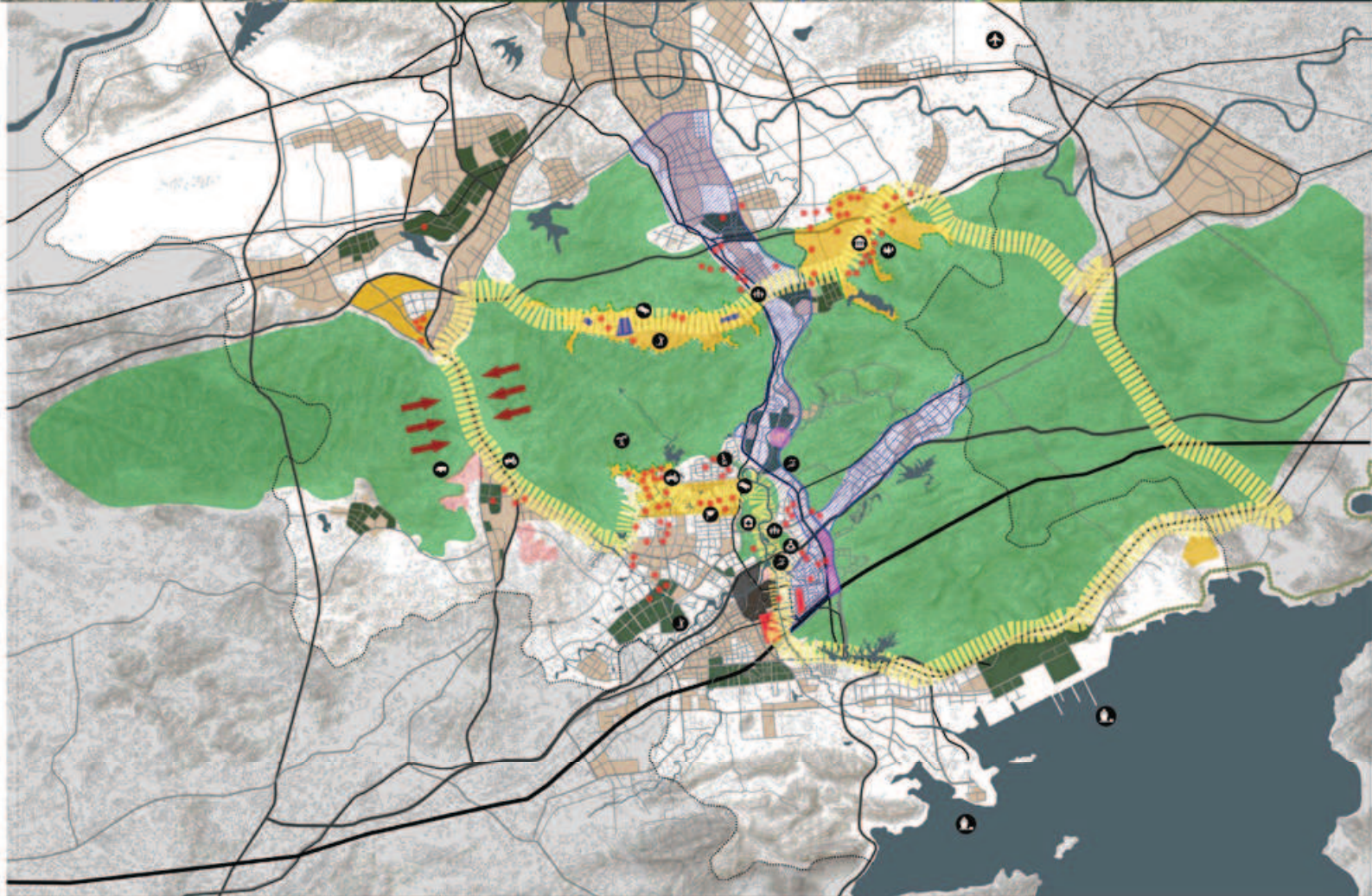
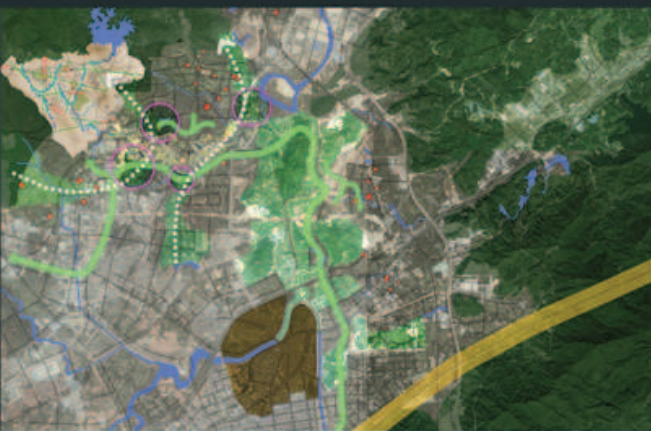
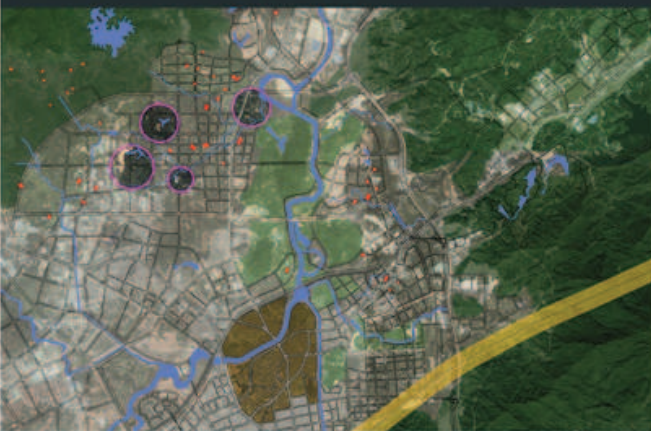


OSPEDALE



SCUOLA SUPERIORE A INDIRIZZO AGRARIO





TENDENZA INSEDIATIVA

1978



2002



2010



2020

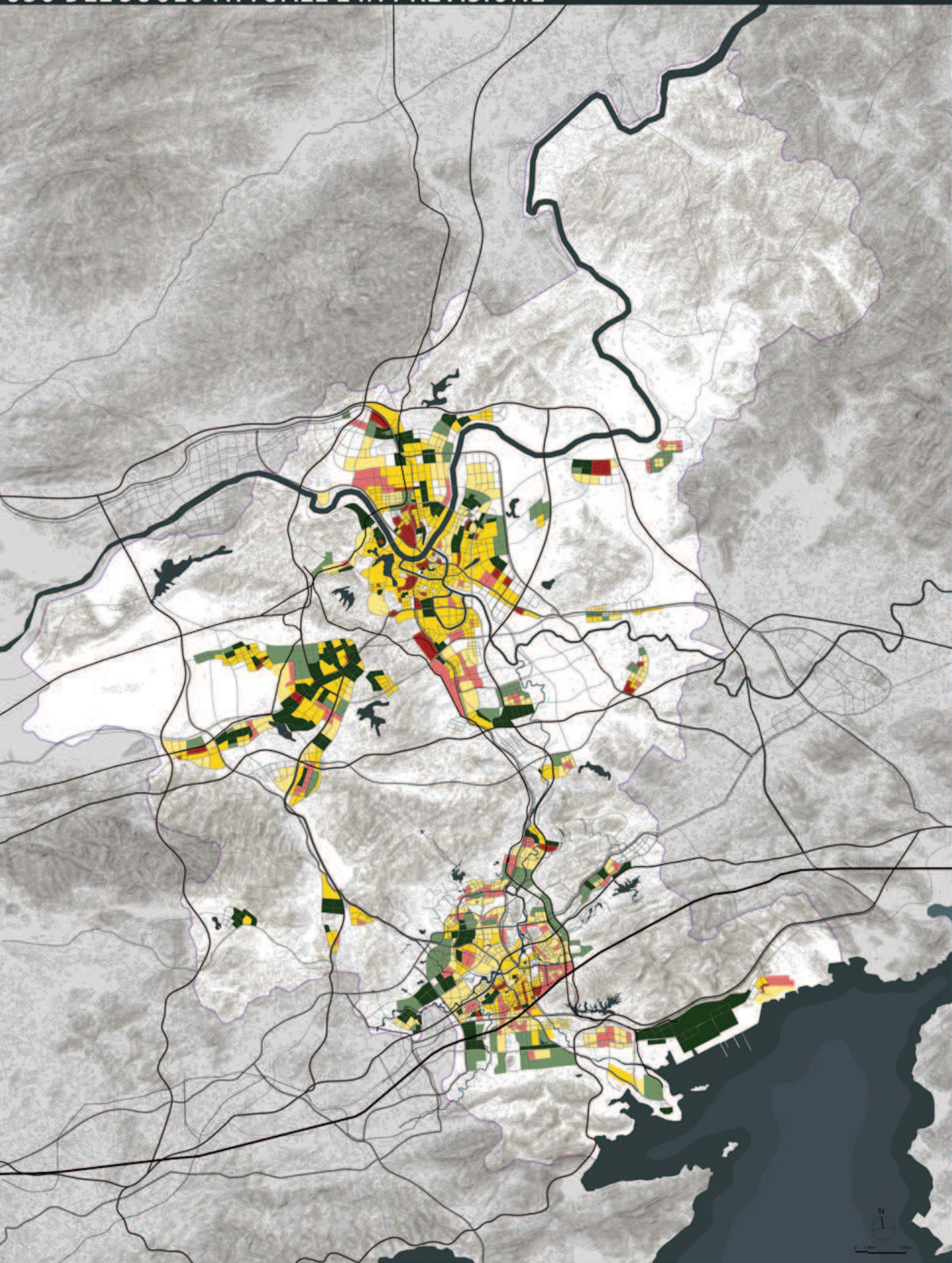


ASSETTO INFRASTRUTTURALE



- | | | | | |
|-----------------------|-------------------|-----------------------------|---------------------|-----------|
| Autostrada a pedaggio | Strada primaria | Linea alta velocità | Linea metropolitana | Aeroporto |
| Strada espressa | Strada secondaria | Linea ferroviaria intercity | | Porto |

USO DEL SUOLO ATTUALE E IN PREVISIONE



USO DEL SUOLO ATTUALE

Residenze

Servizi e commercio

Comparti industriali

USO DEL SUOLO PREVISTO NEL 2020

Residenze

Servizi e commercio

Comparti industriali

