

Mobilità, densità, urbanità. Nuove forme di interazione urbana a Shanghai

di Cristiana Mazzoni e Flavia Magliacani

Fin dalla loro nascita, nel XIX secolo, le stazioni ferroviarie sono state attraversate da flussi materiali e immateriali testimoniando l'evoluzione economica e sociale delle città. Le stazioni seguono da vicino le grandi innovazioni tecniche delle epoche in cui sono state realizzate, dovendo rispondere a molteplici sfide in termini di urbanità, collettività e condivisione dello spazio pubblico e influenzando, al contempo, l'immagine stessa delle città.

Con il fenomeno della metropolizzazione, e in particolare con lo sviluppo della tecnologia digitale e dell'alta velocità, la mobilità delle persone ha raggiunto densità e forme mai viste prima. L'intensificazione della "vita nervosa" propria della metropoli – fortemente legata agli interessi economici e a una situazione di innovazione continua – tende in un certo senso a sradicare gli individui disperdendoli nell'impersonalità (Cacciari, 1973). In questa nuova dimensione della mobilità i luoghi dello spostamento, incapaci di coniugare lo stravolgimento spazio-temporale con gli immutati valori di bellezza, benessere e condivisione, risultano spesso il mero risultato delle innovazioni tecnologiche in contrasto con i reali bisogni degli abitanti. Al contempo, lo spazio pubblico associato alla mobilità - che si tratti di stazioni ferroviarie o metropolitane o fluviali - costituisce un luogo in cui, al di là dei problemi generati da una politica "capitalista" dello spazio, si esprimono e concretizzano emblematiche immagini di una nuova città in divenire: una città sempre più ipertecnologica e iper-connessa, ma allo stesso tempo capace di rallentare, di creare momenti di pausa inaspettati, di generare spazi interstiziali ancora capaci di incentivare interazione e relazionalità.

Il ruolo della stazione nella metropoli cinese

Dai primi anni '80, con l'avvio delle riforme economiche e l'apertura della Cina al capi-

Mobility, density, urbanity. New Forms of Urban Interaction in Shanghai

by Cristiana Mazzoni and Flavia Magliacani

With the phenomenon of metropolization and in relation to the development of digital and high-speed technologies, the inhabitants' mobility has reached intensities and forms never seen before. In this new dimension, the infrastructural nodes, unable to combine spatio-temporal disruption and unchanged values of beauty, well-being and sharing, often represent the mere result of technological innovations in contrast to the real needs of inhabitants. At the same time, these latter constitute places where it becomes possible to hypothesize a new city: increasingly hypertechnological and hyper-connected and, at the same time, capable of slowing down and generating interstitial spaces still capable of encouraging interaction and relationality. Within this framework, Shanghai stations constitute spatial emergencies decontextualized from their urban surroundings, as self-referential elements disconnected from a surrounding fabric with which they relate by contrast. Traversing the connecting space between the station and the surrounding neighborhoods, there is a perceived sense of "missed relationship" that calls for a rethinking of this fragmented and undervalued spatial relationship. However, it is possible to glimpse a new effort in the guidelines that have guided municipal urban planning in recent years, geared toward overcoming the old approach of urban fragmentation and functional zoning.

Nella pagina a fianco: Spazi di relazione su più livelli nel quartiere dei "Due Meandri". © Cristiana Mazzoni, 2023.



1 - Rapporto tra spazio costruito e spazio naturale nella metropoli di Shanghai. Sono evidenti il fiume Wang-pu River e il primo affluente a ovest, Suzhou River, a nord del quale si trova la stazione Centrale. ©. Flavia Magliacani, 2023.

talismo sociale di mercato, l'impulso liberale ha portato alla riqualificazione di Shanghai con la creazione della Nuova Zona Economica Speciale di Pudong del 1990.

Allo stesso modo, tra il 1991 e il 2012, sono stati costruiti quattro ponti autostradali sul fiume Huangpu a circa quaranta metri di altezza per preservare il traffico fluviale. Oggi, gli arabeschi delle autostrade aeree e dei ponti pedonali animano il centro della città in un elegante balletto di cemento sospeso a mezz'aria. La città ha conquistato il cielo e ha contemporaneamente colonizzato il sot-

tosuolo: in questo terreno in continuo movimento, tra le migliaia di pali di fondazione che sostengono la città, dagli anni '90 sono state scavate diverse centinaia di chilometri di tunnel per ospitare la metropolitana, i centri commerciali e altre superstrade. Vivere la metropoli cinese contemporanea significa quindi vivere la città in tre dimensioni. Shanghai è una città di continuità topografica, la cui percorrenza attraverso scale mobili, attraversamenti, metropolitane sotterranee e passerelle aeree genera nell'abitante una straniante impressione spaziale. Gli spazi



pubblici sono articolati a più livelli e vengono vissuti come un viaggio, una continua “traslazione urbana”.

Al di là della semplice verticalizzazione dell’ambiente costruito, la metropolizzazione di Shanghai ha infatti introdotto un innovativo rapporto della città con il suolo, senza precedenti nella storia cinese. Un nuovo terreno di riferimento, composito e artificiale, si moltiplica tra il suolo, il sottosuolo e il soprasuolo. Le più recenti stazioni cinesi illustrano questo triplice rapporto spaziale.

In relazione alle politiche demografiche legate all’*hukou*, che appura i diritti di residenza in ciascun settore della Cina, la stazione funge piuttosto da strumento di controllo degli spostamenti e della mobilità della popolazione, anche con l’intento di frenare l’afflusso demografico verso Shanghai (Bocquet, 2009). L’organizzazione dello spazio architettonico al suo interno riflette tale intento e presenta, sulle vaste piattaforme che ne determinano l’organizzazione tipologica, una forte regolazione e compartimentazione dei flussi. La stazione Sud di Shanghai, circolare porta d’accesso alla metropoli cinese, ne è un esempio lampante. Punto di convergenza delle diverse reti di trasporto della città, come un prisma urbano diffonde e scompone i flussi di passeggeri che lo attraversano, provenienti dai diversi strati urbani che costituiscono il terreno multilivello e composito di Shanghai, attraverso la stratificazione stessa della sua architettura.

Al contempo, la stazione funge da connettore tra la dimensione locale e quella globale. Accelera, “libera” il tessuto della realtà circostante attraverso la velocità e contemporaneamente rallenta, solidifica quello delle reti alla grande scala: la “gare-hyperlieu” (Mongin, 2014) che è punto di passaggio tra la metrica topografica - il contesto adiacente alla stazione - e la metrica reticolare - le reti associate alla stazione.

Tuttavia, a differenza delle autostrade aeree, il nodo infrastrutturale della stazione non risulta esaustivamente integrata nell’ambiente urbano circostante, così come la stessa infrastruttura ferroviaria costituisce, a differenza delle autostrade aeree, un elemento di rottura e frammentazione del tessuto urbano.

Come fredde interfacce della metropolizzazione della città, le stazioni di Shanghai costituiscono delle emergenze spaziali decontestualizzate rispetto al territorio urbano, degli elementi autoreferenziali e spesso sconnessi da un tessuto circostante con il quale si relazionano per contrasto. L’elemento stazione afferma la propria individualità e il proprio “potere connettivo”, non integrando gli spazi della città con quelli pubblici della stazione. Le grandi piazze di ingresso sono spesso isolate dal tessuto urbano e poco accessibili attraverso i percorsi pedonali circostanti. L’accesso ai luoghi della stazione richiede spesso il difficoltoso e sconnesso attraversamento dei tre livelli che si articolano tra il sotto e il

2 - Rapporto tra spazio costruito e spazio naturale nella metropoli di Shanghai. Sono evidenti il fiume Wang-pu River e il primo affluente a ovest, Suzhou River, a nord del quale si trova la stazione Centrale. ©. Flavia Magliacani, 2023.



3 e 4 - Il quartiere dei "Due Meandri" nel settore ovest della Shanghai Railway Station, con i relativi spazi collettivi ai piedi delle torri. © Cristiana Mazzoni, 2023 e 2015.

sopra suolo di Shanghai, interrompendo la fluidità che caratterizza il dinamismo della città nel suo insieme.

La Shanghai Railway Station e il quartiere "Due Meandri"

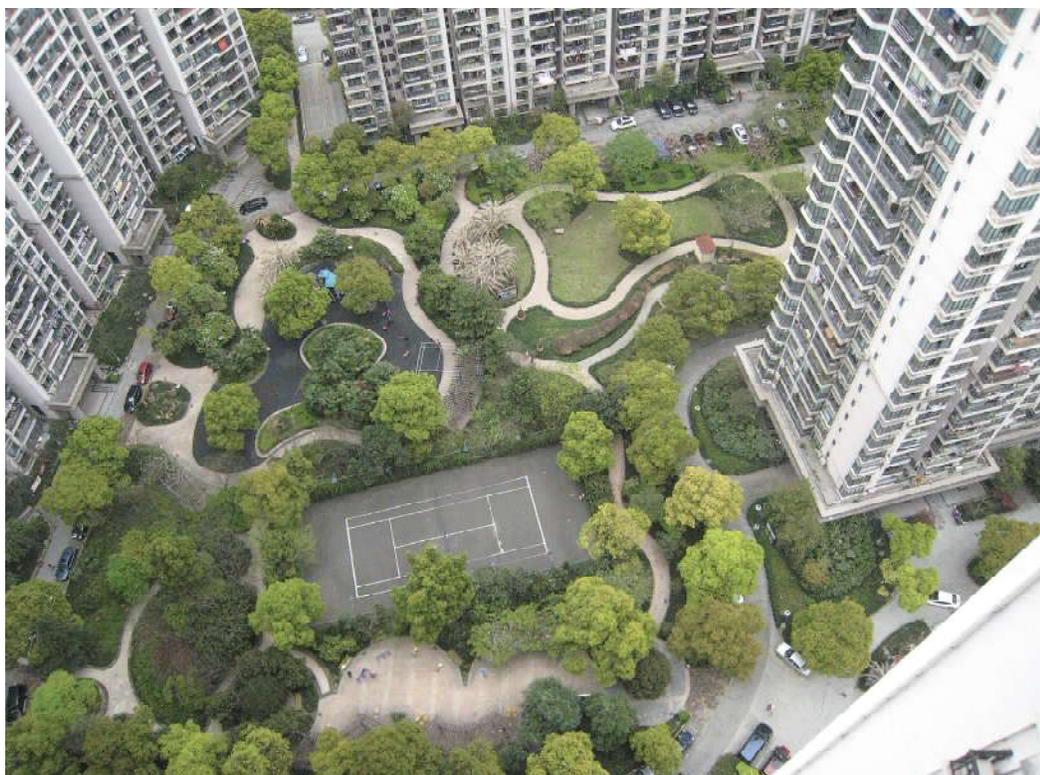
Il disarmonico rapporto tra la stazione e il suo intorno, e al contempo il forte ruolo catalizzatore della stazione per gli abitanti della città, emergono in maniera eclatante osservando la stazione centrale Shanghai Railway Station in relazione al contesto urbano, animato, a seconda dei settori, da torri adibite a grandi edifici residenziali o uffici. La tipologia abitativa a torre si è diffusa a ritmo sostenuto nella metropoli soprattutto negli anni 1990-2010. In questo periodo emerge la nuova struttura spaziale di Shanghai, non più definita alla scala della città ma a quella della metropoli. Se rispetto alle altre grandi città cinesi la strategia applicata è quella di promuovere contemporaneamente la costruzione di nuovi quartieri e la riqualificazione di quelli più vecchi, soprattutto nel settore delle Concessioni straniere, dagli anni 2010 la politica di rinnovamento urbano attraverso la distruzione dei vecchi tessuti abitativi o la loro gentrificazione avanza a grande velocità e prende il sopravvento. Salvo rari casi, i vecchi quartieri residenziali

– i *lilong* e i *gongfang* – vengono demoliti per consentire nuovi investimenti immobiliari, per lo più attraverso la costruzione di grattacieli e tipologie a torre. Questo orientamento ha cambiato significativamente la forma urbana della metropoli di Shanghai e lo stile di vita dei suoi abitanti. Il cambiamento ha interessato non solo il tipo di abitazioni, ma anche le relazioni sociali di vicinato e la connotazione dell'ambiente spaziale disegnato tra gli edifici.

Il quartiere "Due Meandri"¹ è emblematico di questa nuova dimensione della produzione abitativa, divenuto un simbolo positivo della trasformazione di una baraccopoli in un imponente quartiere modello di case a torre². Nella pianificazione comunale dell'intervento, nonostante l'aumento del coefficiente di utilizzo del suolo del comparto e quindi della densità edilizia, si è prestata particolare attenzione all'apporto di luce naturale e, alla scala d'insieme, all'armonia tra le com-

1 L'operazione è stata denominata Zhongyuan Liangwan Cheng in cinese, che traduciamo in italiano "Due Meandri". Il secondo termine si riferisce a un elemento caratteristico della geografia del luogo.

2 Il quartiere ha una superficie edificata di 1.600.000 m². In totale, ci sono un centinaio di unità abitative, ognuna delle quali si sviluppa su circa trenta piani, per un totale di 120 unità abitative. Il quartiere conta 11 595 famiglie e circa 40 000 abitanti (dati del 2018).



ponenti urbane e naturali. In accordo con gli antichi precetti orientali, attenti all'armonia con gli elementi geografici e naturali del luogo, le direttive del Comune si sono orientate verso l'integrazione nel quartiere della vegetazione e dell'acqua. La periferia meridionale del quartiere è infatti delimitata dal fiume Suzhou.

Il progetto paesaggistico per le sponde del fiume è stato avviato a partire dal 2000, quando la Municipalità di Shanghai ha approvato ufficialmente il *Suzhou River Shoreline Landscape Planning*: tra i sei principi di pianificazione enunciati, il primo stabiliva di "garantire che le aree lungo il fiume Suzhou possano essere considerate come spazi pubblici". Questo ha portato all'inserimento di una passeggiata pubblica lungo il fiume che costeggia i giardini e il grande parco interno al quartiere "Due Meandri".

Contrariamente a quanto accaduto nelle nuove aree residenziali, orientate al mantenimento un recinto chiuso di delimitazione dell'insieme edilizio come nei vecchi quartieri dei *lilong* e *gonfang*, in questa operazione i confini del quartiere sono più sfumati e cercano di integrare il parco lineare che si snoda lungo le sponde del fiume. Questo approccio progettuale stimola una nuova volontà di appropriazione dello spazio pubblico e un nuovo senso di appartenenza ad esso: il lungo fiume diviene, al tempo stesso, un

spazio pubblico della città e la prosecuzione dello spazio semi-privato interno al nuovo quartiere residenziale. Nonostante la presenza di recinzioni che delimitano i giardini collettivi, infatti, gli accessi principali al quartiere rimangono aperti a pedoni e biciclette. La riqualificazione del lungofiume e la ricerca della sua integrazione con gli ampi spazi aperti nel cuore del quartiere riflettono la nascita di un nuovo ciclo di vita per le abitazioni e gli spazi intermedi condivisi; un inedito approccio all'habitat e all'urbanistica, in cui il modello dell'alta densità di costruzioni dialoga con la ricerca di un ambiente paesaggistico continuo e aperto, generando un sistema di spazi pubblici gerarchizzato: gli spazi privati si trasformano gradualmente e si diluiscono nello spazio semi-pubblico e poi pubblico della città. Al contempo, il trattamento degli spazi aperti mostra la ricerca di una maggiore integrazione funzionale tra le zone residenziali e lo spazio pubblico circostante, preparando un terreno fertile per la nascita di forme di socialità positive in ambienti anche molto densi e una maggiore apertura delle "isole residenziali" - da sempre connotanti il tessuto di Shanghai - verso lo spazio pubblico nel suo insieme.

La ricerca di integrazione spaziale alla scala urbana non coinvolge la limitrofa e imponente stazione centrale, limitando la definizione di un confine poroso e di una relazio-

nalità diretta con lo spazio pubblico alla sola interazione con il lungo fiume. Nonostante la posizione privilegiata del quartiere (all'interno della prima circonvallazione e a ridosso del viadotto autostradale che circonda il centro urbano), e nonostante la coesistenza di molteplici sistemi infrastrutturali e forme di mobilità (rete dei viadotti urbani, rete ferroviaria nazionale e metropolitana, percorsi pedonali, piste ciclabili e per veicoli elettrici), il complesso abitativo e lo spazio della stazione si configurano come due isole in netto distacco spaziale e funzionale.

Attraversando lo spazio di connessione tra la stazione e il quartiere "Due Meandri", che si sviluppa lungo il suo lato ovest, si percepisce un senso di "relazione mancata", una sorta di "incompiuto" del progetto urbano che richiama il ripensamento materiale e immateriale di questa frammentata e sottovalutata relazione spaziale.

È tuttavia possibile intravedere un nuovo sforzo, negli orientamenti che hanno guidato la pianificazione urbana municipale degli ultimi anni, orientato al superamento di un approccio che volge ancora lo sguardo verso vecchi modelli di frammentazione urbana e zonizzazione funzionale.

Verso l'integrazione di spazi pubblici e luoghi della mobilità: il progetto per i quartieri a est della Shanghai Railway Station

Questo nuovo approccio è leggibile negli intenti che hanno guidato la municipalità nell'organizzazione del concorso internazionale di progettazione urbana indetto dall'UD Shanghai nel 2015 per l'area a est della stazione Centrale di Shanghai. Il concorso è stato vinto dagli studenti di progettazione urbana della Harvard Graduate School of Design con la consulenza dei professori di pratiche di pianificazione e progettazione urbana Martin Bucksbaum, Joan Busquets e in collaborazione con Dingliang Yang.

Il concorso chiedeva di re-immaginare una delle quattro principali stazioni ferroviarie della città – oltre che uno dei principali hub ferroviari della Cina - nel contesto della redazione del Master Plan di Shanghai 2020-2040. In particolare, il programma richiedeva di promuovere la percorribilità pedonale e la fluidità del traffico ipotizzando uno sviluppo urbano tridimensionale a partire dalla stazione e lungo tutto il quartiere Zhabei.

L'idea alla base vede le infrastrutture come catalizzatori di uno sviluppo urbano più equilibrato anche se caratterizzato da un'alta densità costruita, come luoghi in diretto dialogo con lo spazio pubblico circostante che si facciano promotori di integrazione e rigenerazione urbana.

La proposta vincitrice del team si intitola *Zhabei New Gateway: Designing a New Global Centrality for Shanghai*. Il progetto affronta la topografia, la mobilità e la morfologia urbana a diverse scale, dalla condizione metropolitana alla scala locale dello spazio pubblico. Prevede la costruzione di una piattaforma ferroviaria sopraelevata che consenta una transizione graduale dei percorsi pedonali da nord a sud e offra prospettive paesaggistiche nei punti chiave del nuovo spazio pubblico.

Il piano prevede inoltre la definizione di nuovi parchi su un'ampia scala, che permettano di collegare l'ambito della stazione alle aree urbane circostanti in un articolato sistema di spazi pubblici e semi-privati in cui fluidi e dinamici percorsi pedonali mettono in comunicazione l'insieme dei quartieri di questa parte della città. Al contempo, le torri collocate all'estremità ovest dell'intervento rappresentano una nuova porta d'accesso al preesistente quartiere residenziale, il cui rapporto con la stazione può così essere completamente ripensato predisponendo il campo a nuove riflessioni: "possibili strategie di riqualificazione che aiutino a trasformare l'ambiente urbano frammentato in un luogo urbano di valore, ripensando l'uso del terreno ferroviario"³.

I luoghi delle stazioni come luoghi di integrazione urbana: la rigenerazione del Huangpu Waterfront

Le descritte trasformazioni nel progetto dei nodi infrastrutturali nell'ambito della pianificazione urbana e metropolitana riflettono anche una nuova considerazione di questi luoghi, in cui diviene possibile ripensare il rapporto spazio-tempo attraverso la coesistenza di diverse scale e velocità di spostamento, in cui far coesistere accelerazione e rallentamento.

Come già evidenziato, le dinamiche di rapi-

3 <http://www.archdaily.com/781422/harvard-gsd-students-win-international-urban-design-competition-for-shanghai-rail-station>.



da crescita economica hanno comportato, a partire dagli anni 2000, trasformazioni senza precedenti nel campo della mobilità. L'esplosivo sviluppo urbano ed economico ha causato notevoli problemi di natura strutturale legati agli alti livelli di traffico, congestione e inquinamento. In seguito all'organizzazione dell'Esposizione Universale di Shanghai del 2010, centrata sullo sviluppo metropolitano sostenibile, il governo municipale si è fatto promotore di nuove politiche infrastrutturali, attraverso una rigorosa regolamentazione del traffico privato, elevati investimenti nel trasporto pubblico, la diffusione di mezzi ecologici e l'adozione di strategie basate su principi di intermodalità e multimodalità di spostamento. Traslando l'interesse da questioni economiche e di competitività internazionale a tematiche di sostenibilità sociale e ambientale, la pianificazione si è progressivamente concentrata sulla trasformazione qualitativa degli spazi urbani, comportando massicci investimenti in progetti su vasta scala, di cui l'*Huangpu Waterfront Revitalization Masterplan* rappresenta una delle operazioni più significative degli ultimi anni.

Il fiume Huangpu attraversa la città dividendo il centro storico di Puxi a ovest dal nuovo distretto di Pudong a est, nato nei primi anni '90 da una politica nazionale volta a rilancia-

re la crescita di Shanghai. Sviluppata rapidamente in tre decenni di compulsiva pianificazione, Pudong ne costituisce oggi il cuore pulsante in termini economici e funzionali. Il fiume, oltre a essere un'importante via di comunicazione interna e di trasporto delle merci verso il mare, riveste un ruolo di fondamentale connessione tra i due brani di città. Il piano prevede la rigenerazione di entrambe le sponde del margine fluviale come spina dorsale infrastrutturale per un attraversamento sostenibile della città. Lungo la riva orientale, in corrispondenza della vecchia zona industriale, il distretto di Pudong ha redatto un masterplan generale sulla base di alcuni obiettivi comuni: garantire accessibilità alla riva e continuità con lo spazio urbano, potenziare la connessione con il centro storico oltre il fiume, generare spazi aperti per tempo libero e socialità, stimolare spostamenti "leggeri" offrendo modalità di trasporto economiche e diversificate. L'amministrazione ha poi coinvolto diversi studi di progettazione per progettare, a partire dal piano generale concepito da Jacques Ferrier e dallo studio paesaggistico TER, cinque specifiche porzioni tematiche del *water front*.

Tra queste, due interventi risultano particolarmente interessanti per la riuscita integrazione di viabilità pedonale, ciclabile e fluvia-

5 - Concorso relativo al settore est della Shanghai Railway Station. © Harvard Graduate School of Design.



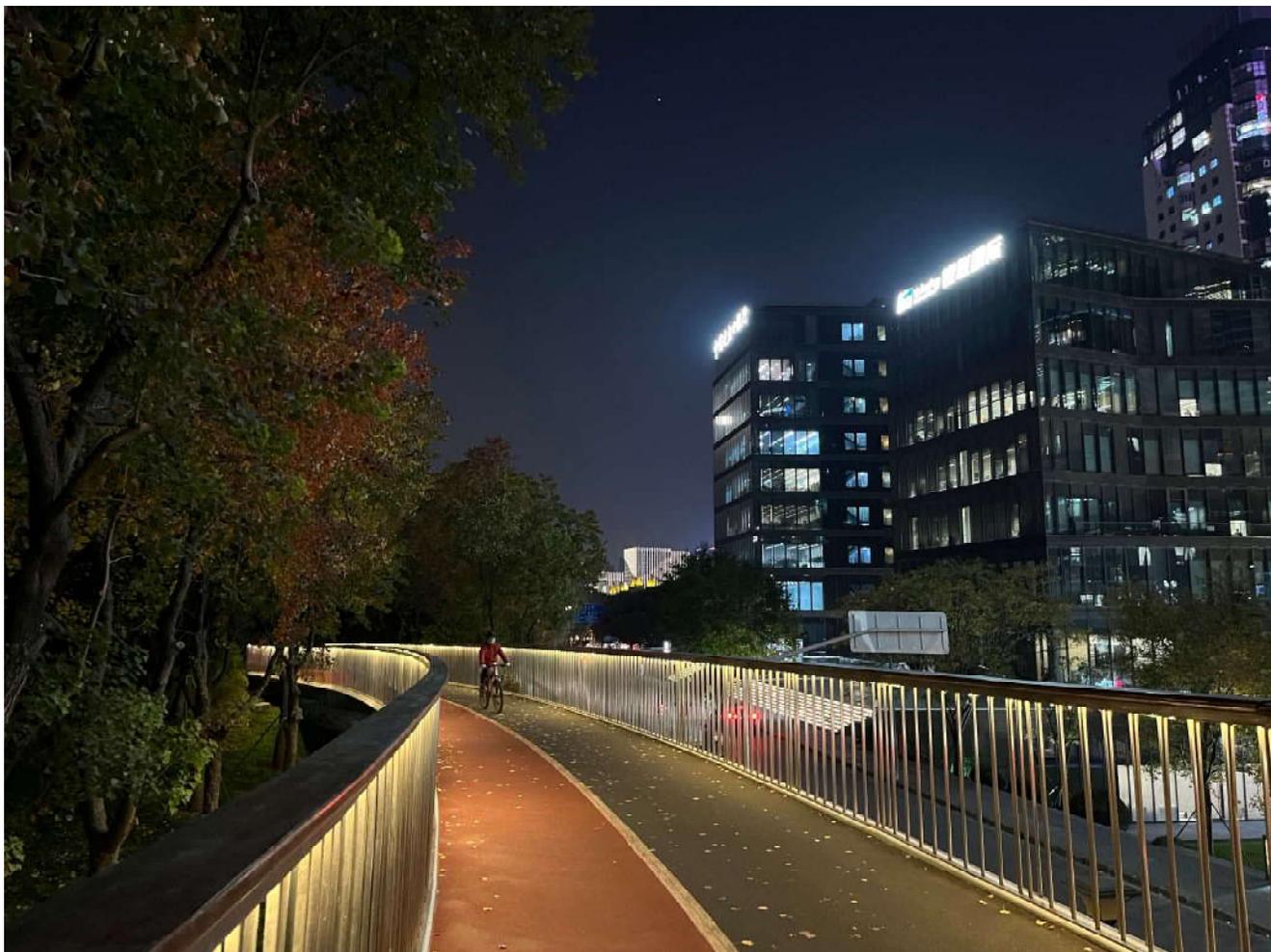
6 e 7 - Il nuovo Huangpu Water front nel distretto di Pudong, con in primo piano il percorso ciclopedonale sospeso. © Cristiana Mazzoni, 2023.

le in un unico sistema dai “flussi intrecciati”, nella continua e dinamica interazione tra architettura, spazio pubblico e paesaggio.

Il primo riguarda il ponte ciclopedonale sovrastante la Taitong Ferry Station, uno dei dodici in progetto per l’area realizzato da Scenic Architecture Office, costituisce un duplice sistema di attraversamento sospeso integrato in un lungo parco lineare. Le due linee sinuose, raccogliendo alla quota urbana flussi differenziati provenienti dalla “cintura paesaggistica” attraversata, si intrecciano e si snodano generando un’esperienza di interazione dinamica con il paesaggio fluviale e urbano. Il percorso subisce molteplici variazioni di quota, sollevandosi dal terreno per garantire al livello del suolo l’accesso alla riva e alla stazione dei traghetti di collegamento con Puxi. Il dualismo tra gli spazi di percorrenza - aerei e più dinamici - e gli spazi di sosta sottostanti - contemplativi e più silenziosi - coesiste con una ininterrotta connessione visiva e una ricercata complicità funzionale tra le diverse porzioni di questo “salotto urbano”. La conformazione della

struttura genera un suggestivo spazio a cielo aperto che rievoca un cortile alberato, rivelando un progetto infrastrutturale rispettoso verso paesaggio e spazi della cittadinanza, accolti e asseccati ma mai frammentati.

Proseguendo verso nord, il secondo intervento di riqualificazione del margine orientale del fiume riguarda il Minsheng Wharf Waterfront progettato da Atelier Liu Yuyang Architects. Anche in questo caso, il ponte Yangjing consente l’accesso a un parco lineare attraversato da un percorso ciclopedonale sospeso: una tripartita linea di percorrenza che definisce un’articolata sezione urbana e si snoda su più livelli, rievocando la caratteristica multidimensionalità spaziale di Shanghai. La dinamica interazione tra topografia e infrastruttura definisce così spazialità diversificate e multifunzione: pendii verdi, sentieri, terrazzamenti e piazze, in cui il progetto del nuovo che trasforma la preesistenza industriale punta alla continuità di spazi, paesaggi e circolazione. Alla fine del percorso, e accessibile attraverso l’Huimin bridge, la stazione dei traghetti Minsheng Wharf con-



sente il collegamento con la riva occidentale. L'edificio, sovrapponendo e integrando il flusso proveniente dal traffico fluviale e quello lento proveniente dalla quota urbana, si articola su due livelli funzionali, uno inferiore di attesa e uno superiore di accesso al sito, raccordando i due parchi urbani tra cui fa da cerniera (il Minsheng Wharf Waterfront e il Xinhua Waterfront Park progettato da West 8). Questo spazio, piacevole luogo di sosta da cui ammirare il suggestivo skyline delle rive fluviali, è coperto da una struttura a maglie in acciaio, la cui leggerezza del design riflette emblematicamente un rinnovato approccio al progetto della mobilità.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Cacciari M. (1973), "Introduzione", in *Metropolis, Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Roma, Officina Edizioni.

Bocquet Y. (2009), « Le hukou » in *Espace populations sociétés, Les populations de Chine*, n°3.

Mongin O. (2014), *La ville des flux. L'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Fayard, Paris.

Fan L. (2018), *Les relations de voisinage dans la métropole asiatique d'aujourd'hui. Types d'habitat et perspectives de cohabitation au prisme de la notion d'« harmonie » à Shanghai*, PhD thesis, Université de Strasbourg.

Shanghai Urban Planning and Design Research Institute, Xunji-Qixin: Evolution of urban planification in Shanghai, Tongji University Press, 2007.