LA DOMINATRICE DELL'ORIENTE

Alla scoperta di Vladivostok, città dall'eccezionale passato, capolinea della Transiberiana, un tempo crocevia tra Russia, Cina e Corea, che oggi intende aprire le sue porte al mondo occidentale

di JACEK PALKIEWICZ

«È la più bella baia del mondo», ho scritto negli appunti il giorno del mio sbarco a Vladivostok. La bellezza del «Corno d'oro», con la città ad anfiteatro ed il biancore dei palazzi immersi nel verde dei parchi, è sconosciuta agli stranieri, ai quali è severamente vietata, dall'epoca della guerra fredda.

Mi ha colpito, come può colpire il fascino di una donna vestita con gusto: è difficile dire cosa la fa bella; si nota solo che è eccezionalmente armoniosa. La città mi ha incantato ancora più profondamente, quando ho scoperto la sua storia straordinaria degli anni della guerra civile. Il volto di Vladivostok conserva l'impronta cosmopolita dell'inizio del secolo, quando la città era un porto molto attivo ed in continuo sviluppo e si differenzia nettamente dalle tipiche metropoli sovietiche con i grigi ed insignificanti casermoni. Un tempo crocevia tra l'impero russo, quello cinese ed il regno coreano, ancora oggi è luogo di confine dei tre Paesi.

Direi che la città russa che si affaccia sul Pacifico, ha qualcosa in comune con San Francisco, sulla sponda opposta dell'oceano. Ambedue sono città giovani, che hanno avuto impulso dalla costruzione di grandi ferrovie. La Transcontinentale ha unito San Francisco a New York nel 1868; la Transiberiana collega Mosca a Vladivostok dal 1903. Entrambi i porti sono protetti in maniera naturale dal mare e dal vento e le due città si sono dilatate sulle verdi colline circostanti.

Alle banchine dove attraccavano le barche con frutta, cotone, spezie e sete, provenienti dall'Indonesia, Ceylon, Malesia, oggi sono ormeggiate le navi cariche di anonimi container. Non ci sono più gli stemmi di *Osaka Siosen Kaisha, Messaggeries, Cunard Line* sui fumaioli, né giunche cinesi o baleniere norvegesi e pescherecci coreani, ma solo navi con la bandiera rossa. E non c'è più né l'intenso profumo dei tropici, né quello della taiga selvaggia che un tempo giungeva al-

FOTO DI WALTER LEONARDI

le porte della città.

«Nei sobborghi – mi dice il mio amico Anatolij Jeshtokin – un tempo giravano i cinghiali e qualche tigre affamata si spingeva tra le case abitate». Così si spiega anche il nome *Cima della tigre* dato a un colle dove un soldato venne sbranato. La regione è il regno della maestosa tigre dell'Ussuri e capita ancora oggi di avere notizia di una razzia di animali domestici nelle zone periferiche.

Del quartiere cinese non ci sono più tracce, ma in compenso ci sono due ristoranti orientali ed un mercato coreano. Per le strade di Vladivostok non si incontrano commercianti giapponesi o americani e neppure i globetrotters provenienti da tutto il mondo. I pochissimi che si distinguono tra gli abitanti della città possono essere solo lituani, buriati o georgiani. Anche le vie hanno cambiato nome, il lungomare Svetlanskaja, adesso si chiama uliza Lenin, la via Pietroburgo è diventata Kolkhoz, ma nonostante tutto il fascino della città è sempre vivo.

L'edificio della stazione ferroviaria, costruito in legno nel 1891 e distrutto da un violento incendio, è stato ricostruito in muratura nello stesso stile e nello stesso colore originale. Qui termina la più lunga ferrovia del mondo: 9.288 chilometri, cioè una settimana di viaggio dalla capitale sovietica. Chi supera questa pro-

Nella pagina di apertura la stazione ferroviaria di Vladivostok. In questa pagina nella foto grande la centalissima Via Lenin. Nelle altre foto, alcuni momenti di vita cittadina, con la gente al mercato e la nostra Leina colta nell'intimità di un caffè mattutino

La grande città portuale russa, fondata nel 1860, è spesso stretta da una morsa di gelo, come si vede nelle eloquenti foto di queste pagine. Le riprese sono infatti state effettuate con -27° C. Molti sono gli abitanti di Vladivostok che nonostante il gelo, praticano la pesca

va si può già considerare esploratore e pioniere del Far East.

I primi a sbarcare in questa zona furono i marinai del veliero *Manciur* il 20 giugno 1860, nello stesso punto in cui mille anni prima sorgeva Khaj Scien Viej, capitale dell'impero cinese Bo-Khaj. E così inizia la storia di Vladivostok che un anno dopo aveva già la prima chiesa ortodossa e dopo quattro godeva del porto franco. Vent'anni dopo fu inaugurato il collegamento marittimo con Odessa. I cinesi, la chiamano ancora spesso con l'antico nome, che significa *Baia dei trepang*, animaletti marini, delizia della cucina cinese.

Anche se la città è situata un po' più a Sud rispetto a Venezia, il suo clima è ben diverso, infatti la temperatura media annua è di 4,6 gradi. Le acque delle due baie Amur e Ussuri che circondano la penisola dove sorge la città, gelano per 110 giorni all'anno, con grande gioia dei pescatori. Durante l'inverno migliaia di persone passano ore sul ghiaccio ad immergere la lenza in un buco, in attesa di una qualsiasi preda.

La baia più bella del mondo esplode in un tripudio rosato al tramonto. Il mare brilla, le case riflettono gli ultimi raggi dorati del sole, le navi alla fonda accendono le loro collane di luci. Il vento si calma per un po' e in questa pace si può ancora sognare il richiamo del mitico Oriente. Chissà per quanto tempo ancora rimarrà chiusa agli occidentali. I sovietici possono venirci liberamente, ma la gente del posto li accetta malvolentieri. «Con l'apertura della città i negozi sono più vuoti, cresce la speculazione, c'è la malavita che spadroneggia», si sfoga una signora.

«E gli stranieri?», chiedo a un giornalista del quotidiano *Krasnaja Svesda, Stella rossa*. «È una spina dolente per lo sviluppo della città – risponde con sincerità – I militari che vogliono proteggere la pri-

vacy della grande flotta, ci legano le mani. Non vogliono neanche sentire parlare di questo argomento. Così finché le porte restano chiuse, non possiamo neppure sognare una vita migliore».

All'Ostrov Ruskij, l'isola Russa, con le sue minacciose rocce nere di basalto, la nebbia si ritira e davanti a noi, ancora in lontananza si vede il porto. Passiamo il Bosforo orientale che separa l'isola dal continente e non appena superato capo Goldobine, la nave vira a destra per entrare nella baia del Corno d'Oro, che pullula di pescherecci d'altura e di navi. Attracchiamo quasi nel centro della città, i tram giallo-rossi passano davanti ai vecchi palazzi e a due passi da noi giganteggiano le navi grigie della flotta del Pacifico. La portaerei *Minsk* è lunga 273 metri, disloca 30.000 tonnellate e porta 1.200 uomini d'equipaggio. La fregata *Pietropavlovsk* ha due navi gemelle al fianco. Dietro a loro spuntano i cannoni di due incrociatori e un cacciatorpediniere.

La presenza così massiccia del naviglio militare non deve stupire, perché Vladivostok è la principale base navale sovietica in Estremo Oriente, anche se fa impressione vedere queste montagne di acciaio galleggiante. Il *Jane's Fighting Ships* rivela che la *Minsk*, varata 15 anni fa, sviluppa con le quattro turbine a vapore una potenza di 200 mila cavalli raggiungendo la velocità di 32 nodi, con una autonomia di navigazione di 4.000 miglia. Con velocità limitata a 18 nodi l'autonomia aumenta fino a 13.500 miglia, cioè quattro volte la distanza Italia-Stati Uniti.

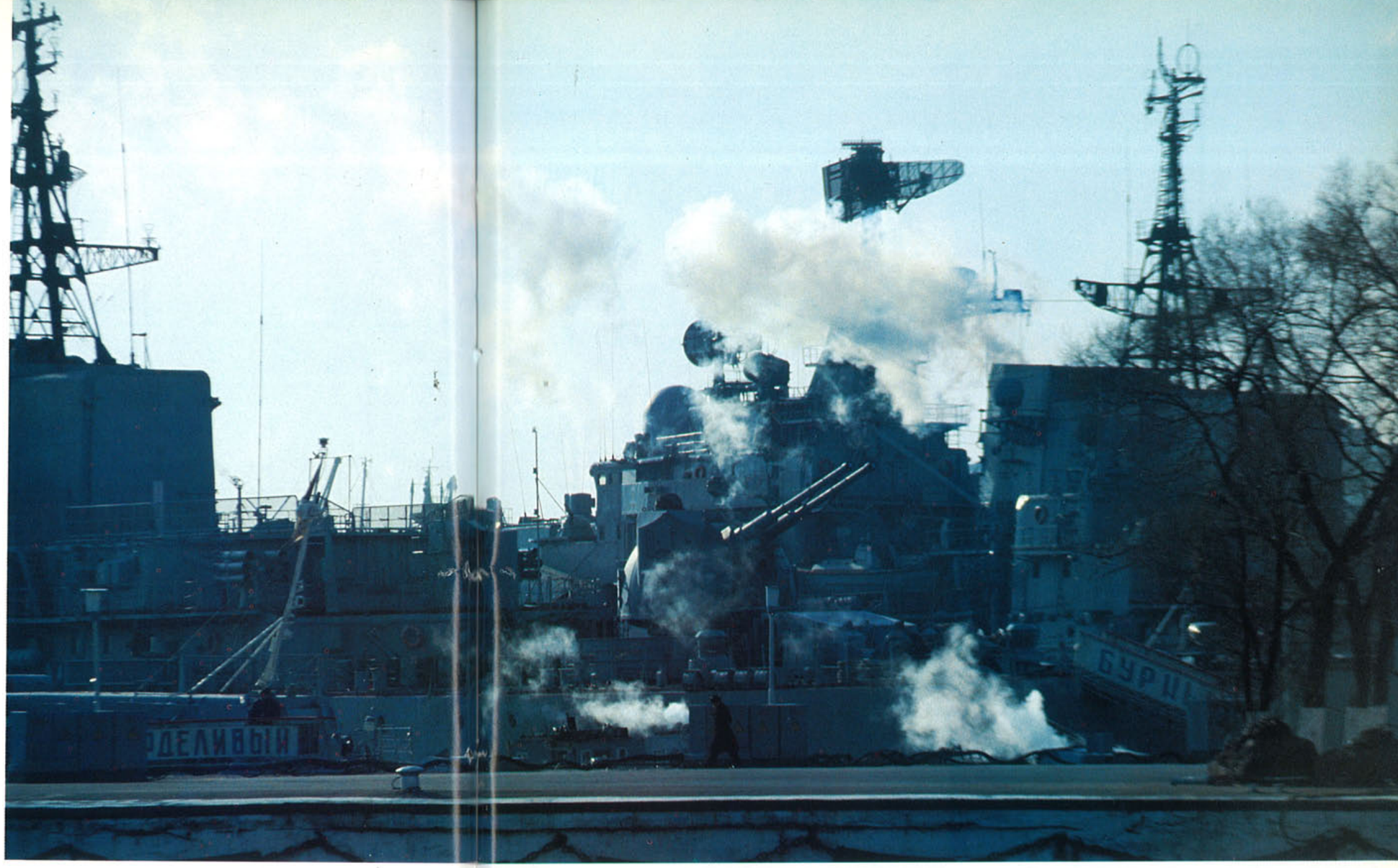
A sera l'amica Natalia ci accompagna a casa di una famiglia aristocratica, forse l'unica sopravvissuta alle persecuzioni comuniste degli anni Venti. L'appartamento con vista sul porto è un vero museo orientale. La signora Anastasia ha superato i 90 anni rimanendo molto lucida. Ricorda un ufficiale italiano che ha vissu-

Un incredibile tramonto arrossa la baia dello Zolotoj Rog (Il Corno d'Oro), un tempo crocevia obbligato fra impero russo, impero cinese e regno coreano. Nella foto accanto alla nostra Leina, la festa dell'acqua benedetta presso l'unica chiesa ortodossa

In queste pagine alcuni scorci del porto con navi da guerra. Considerata strategicamente molto importante fin dal 1872, Vladivostok fu chiusa agli stranieri nel 1950 ed estremamente militarizzata. La chiesa qui in basso è tuttora adibita a Museo di guerra

to in questa casa nel lontano 1919. «Era una brava persona – ci dice – Le forze dell'intervento volevano proteggerci dai bolscevichi. Ormai nel Paese dominava il terrore rosso che non rispettava più nessuna promessa, non aveva remore morali nel sottoporre a torture ed uccisioni. Si dimenticavano di essere uomini».

L'atteggiamento della dama è distaccato e signorile, mi accorgo che incontro, per la prima volta in Unione Sovietica, una persona di un'epoca scomparsa. Anastasia oggi vive assieme al nipote e a sua moglie, discendente di un ingegnere polacco, costruttore della ferrovia della Manciuria.

La visita mi avvicina alla magia del tempo passato, che trova conferma in un gruppo di geologi appena sceso da un treno. Barbe lunghe, abbigliamento da battaglia che da molto ha perso la freschezza, stivali di gomma infangati, zaini pesanti, fucili a tracolla. Da noi questi veri pionieri non si vedono più, ma qui senza di loro non si può ipotizzare la conquista delle terre inospitali.

Nella folla di gente che scende dal treno mi colpisce un personaggio che sembra uscito dalle pagine di Arsenev: Dersu Uzala, che si ricorda anche per il famoso film di Kurosawa. Il vecchio cacciatore di razza goldi è uno degli ultimi 9 mila individui rimasti, ancora padroni della taiga dove vivono da sempre. Il piccolo uomo si muove con passo agile, quasi felino, indifferente agli sguardi di meraviglia dei cittadini per il suo fazzoletto bianco di garza legato dietro la nuca, per i suoi pantaloni di pelle, cuciti a casa, per la sua pelle abbronzata da mille soli e dal riverbero della neve. Chissà che cosa ha costretto ad una visita alla città, questo *goldi* che sembra arrivare da un mondo remoto ancora pieno degli echi dell'affascinante passato di Vladivostok, la «Dominatrice dell'Oriente».