

GUARDANDO LA CITTÀ DALLO STAR FERRY

Per attraversare il porto di Vittoria il metodo migliore è salire a bordo dello Star Ferry: un traghetto dall'aspetto un po' retrò che fa la spola fra il quartiere di Central, sull'isola di Hong Kong, e Tsim Sha Tsui, la punta della penisola di Kowloon. È un traghetto a due piani, con la cabina deluxe a quello superiore e l'economy al piano inferiore. Lo schienale delle panchine è mobile e può essere spostato in avanti o indietro, in modo da consentire di sedersi sempre in direzione di viaggio. Ci sono vetri solo a prua: il resto è aperto, e si naviga con l'aria marina che accarezza la pelle. Per viaggiare deluxe si pagano 25 centesimi di euro, e la cabina è bianca e ariosa. In economica sono invece 20 centesimi e si viaggia al piano di sotto, più basso e scuro, con i sedili e la cabina in legno marrone verniciato a lucido per combattere l'umidità.

Dal ponte si ha un'ampia veduta dello skyline di Hong Kong: qui i grattacieli più famosi appartengono alle banche, come quello iconico dalla forma triangolare della Bank of China, disegnato da I.M. Pei e da suo figlio Sandi Pei, conosciuto da tutti come «il coltello verticale» o anche «il Toblerone». Poco lontano c'è la HSBC, un progetto di Norman Foster, fra i più famosi esempi mondiali di architettura hi-

gh-tech. Nel 1985, quando fu completato, era anche l'edificio più costoso mai costruito: circa 700 milioni di dollari statunitensi. Oggi è il quartier generale di una banca divenuta politicamente scottante, perché responsabile del congelamento dei conti degli attivisti pro-democrazia. Dal traghetto si vedono anche alcuni moli e, dal 2021, è comparsa una specie di strana scatola: si tratta del futuro museo della Città proibita, disegnato dall'architetto di Hong Kong Rocco Yim. Il museo, la cui apertura è prevista il 1° luglio 2022, non ha una propria collezione e ospiterà opere in prestito dalla Città proibita di Pechino. È una vera e propria celebrazione del ritorno di sovranità e, tra i suoi scopi, c'è quello di aumentare l'orgoglio identitario cinese fra la popolazione di Hong Kong. Di fianco, un altro museo di recente apertura: M+. Appare come uno schermo LED enorme su cui si succedono immagini commissionate dal museo. Proseguendo, si vede il museo d'Arte con le sue ampie vetrate, opposto all'edificio tutto ondose rotondità e lineari rigidità dell'Exhibition and Convention Centre, dell'architetto americano Larry Oltmanns. Esteticamente non vale il confronto con le banche, ma è un edificio che ha fatto la storia, perché è proprio lì, nel quartiere di Admiralty, che si tenne gran parte della cerimonia del passaggio di sovranità di Hong Kong dalla Gran Bretagna alla Cina nella notte fra il 30 giugno e il 1° luglio 1997.

La cerimonia, come forse era inevitabile, fu un po' im-balsamata: c'erano il principe Carlo in divisa militare e Tony Blair, allora primo ministro; Robin Cook, ministro degli Affari esteri e del Commonwealth (anche se Hong Kong non ne avrebbe fatto parte, poiché nel lasciare il suo status di colonia non sarebbe diventata una nazione indipendente) e Chris Patten, l'ultimo governatore britannico, riuscito a farsi apprezzare per aver portato avanti, in extremis, significati-

ve riforme democratiche. A rappresentare le forze armate, che ebbero un ruolo cruciale nella conquista originaria di Hong Kong nell'Ottocento, presenziavano il generale Charles Guthrie, capo della Difesa, e diversi contingenti militari britannici ancora di stanza nel territorio.

Dall'altro lato, la delegazione cinese comprendeva Jiang Zemin, all'epoca segretario generale del Partito comunista e presidente cinese; Li Peng, primo ministro, noto come «il macellaio di Tiananmen» per aver dato l'ordine di sparare sui manifestanti a Pechino nel 1989, e Tung Chee-hwa, che allo scoccare della mezzanotte sarebbe diventato il primo capo dell'esecutivo di Hong Kong: un armatore salvato dalla bancarotta da un prestito di 120 milioni di dollari, metà dei quali provenienti dal ministero dei Trasporti cinese, e l'altra metà dalla Bank of China che, sede-Toblerone a parte, è la principale banca statale della Cina. Il prestito garantì la fedeltà di Tung al governo cinese e naturalmente al Partito comunista. Qian Qichen era presente in quanto controparte cinese del ministro degli Affari esteri britannico, e poi c'era il generale Zhang Wannian, vice-presidente della commissione militare centrale: per quanto Hong Kong non sarebbe stata ripresa dalla Cina con la forza, bisognava pure simboleggiare la ritrovata sovranità sul territorio, e alcuni contingenti militari cinesi erano già pronti a insediarsi in varie postazioni, tra cui un edificio a pochi passi dal Convention Centre. Se si trattava solo di una presenza simbolica o di intenzioni bellicose non era noto, ma in teoria tuttora l'esercito cinese non dovrebbe essere autorizzato a uscire dalla caserma senza la richiesta esplicita del capo dell'esecutivo (regola infranta almeno una volta, nel 2018, quando i militari cinesi presero l'iniziativa di aiutare a ripulire la città dall'impatto del tifone Mankhut, provocando sconcerto più che riconoscenza fra la

cittadinanza). La colonia britannica di Hong Kong stava per diventare la prima regione ad amministrazione speciale della Repubblica popolare cinese (la seconda sarebbe arrivata due anni dopo, nel 1999, con la cessione della sovranità su Macao da parte del Portogallo). Autonoma in tutto, a eccezione della Difesa e degli Affari esteri. Nel 1997 la stampa si sbizzarrì a immaginare ogni tipo di scenario, con fantasie sul ruolo dei soldati dell'Esercito di liberazione. Era difficile scrivere di un evento così tanto annunciato senza cadere nelle congetture e nelle banalità.

Fino all'ultimo minuto cinesi e britannici si erano confrontati e scontrati in modo duro e diretto su ogni dettaglio, quindi anche su come si sarebbe svolta la cerimonia. Londra voleva una fine tutta decoro e dignità per l'impero, dal momento che con Hong Kong se ne andava l'ultima colonia di un certo peso (in quanto a storia ed economia, più che a dimensione), e aveva cercato di mettere in atto alcune riforme politiche alla svelta, in modo da consegnare alla Cina un territorio con almeno l'embrione di una rappresentanza politica parlamentare – una richiesta della popolazione di Hong Kong ignorata da lustri, resasi più urgente ora che il tempo stava per scadere. Pechino invece voleva celebrare con tutto l'orgoglio e il trionfalismo possibile l'essersi sbarazzata del cosiddetto «secolo dell'umiliazione» – ovvero il periodo dal 1839, data dell'inizio della Prima guerra dell'oppio, al 1949, quando Mao Zedong, trionfante sui nazionalisti, proclamò la nascita della Repubblica popolare cinese: ma la formula «secolo dell'umiliazione» è utilizzata con enfasi crescente dopo il 1989 – e ha vissuto come un attacco al proprio sistema politico l'introduzione di un limitato suffragio universale e delle riforme politiche. In segno di protesta, infatti, la stampa ufficiale cinese si lanciò in una serie di coloriti insulti nei

confronti dell'ultimo governatore britannico di Hong Kong, Chris Patten, che venne chiamato «peccatore per mille generazioni», «ballerino di tango», «bugiardo», «serpente», e anche «prostituta». Due nazionalismi e due narrative autoglorificanti si intrecciarono in uno spettacolo pieno di piccole meschinità.

Fra i battibecchi più intensi e inutili ci fu quello che riguardava il modo di gestire il cambio delle bandiere. Si doveva infatti decidere se l'Union Jack potesse scendere proprio a mezzanotte, solitaria ed eroica, mentre di fianco si abbassava quella coloniale di Hong Kong, più piccola, composta da un rettangolo blu con l'Union Jack nell'angolo in alto a sinistra e in basso a destra il fitto stemma di Hong Kong (due leoni incoronati, di cui uno con una perla fra le zampe che volta le spalle a un drago, tutti e tre aleggianti sopra una giunca a vele, una montagna e delle onde marine), o se invece si sarebbe abbassata mentre quella cinese si innalzava, avendo di fianco la nuova bandiera ufficiale di Hong Kong (più minimale: sfondo rosso con al centro un fiore di bauhinia bianco stilizzato, con cinque stelle rosse nei cinque petali, un richiamo a quelle gialle della bandiera nazionale cinese) in modo che s'incontrassero quando entrambe erano a metà del rispettivo palo. L'idea di affiancare il palo più piccolo e basso destinato alla bandiera locale con un unico palo per entrambi, da cui far scendere una bandiera per poi tirarne su un'altra, poteva rappresentare un passaggio di consegne armonioso, ma fu scartato dopo un litigio particolarmente acceso. Anche un su e giù contemporaneo risultò inaccettabile per la Cina. Come era prevedibile vinse Pechino, e vennero sistemati quattro scintillanti pali: i due principali nel mezzo, e i due più piccoli all'esterno. L'Union Jack venne piegata solennemente alle 23:59:48 da una guardia d'onore, mentre la banda

suonava *God Save the Queen*. Al termine delle ultime vibrazioni dell'inno britannico ci furono dodici secondi di silenzio, perché Pechino non voleva rischiare che le note dei due inni si mescolassero. Così, a mezzanotte precisa, mentre la bandiera rossa cinese veniva issata, la *Marcia dei volontari* erompeva nello spiazzo dello spiazzo a fianco del Convention Centre, al cui interno si preparavano altre cerimonie, il banchetto solenne e i giuramenti al nuovo potere sovrano.

Dodici secondi di silenzio fra una bandiera e l'altra e fra un inno e l'altro, un insignificante lasso di tempo divenuto indelebile: dodici poetici secondi in cui Hong Kong fu esclusivamente sé stessa. Un piccolo lasso di tempo che, a posteriori, si sarebbe gonfiato di possibilità perdute, e su cui si tende a fantasticare quando il presente si mette davvero male, chiedendosi che cosa sarebbe potuto essere se tutto fosse andato diversamente e, invece di dodici secondi senza sottostare all'inno di capitali lontane, Hong Kong avesse potuto averne parecchi di più – o fosse potuta essere consegnata a una capitale sovrana meno ossessionata dal controllo e dal potere, disposta a lasciar durare quei dodici secondi senza reprimere ogni soffio di dissenso. Invece le cose sono andate come sono andate. Libera dallo status di colonia, Hong Kong veniva subito ingabbiata sotto l'ala opprimente del regime cinese.

A mezzanotte ebbe dunque inizio il primo mandato di Tung Chee-hwa con il titolo di capo dell'esecutivo, inventato lì per lì perché il termine «governatore», utilizzato per i dirigenti delle regioni e province cinesi, a Hong Kong suonava troppo coloniale. Così, si fece finta di essere in una specie di azienda, con un consiglio dell'esecutivo non eletto che avrebbe deciso su tutto. Da subito si rivelò un organo inaccessibile

a giornalisti e parlamentari. Numero uno della politica del territorio, Tung rimase al potere dal 1997 al 2005 senza farsi amare dagli hongkonghesi, che con enormi manifestazioni lo costrinsero alle dimissioni a metà del secondo mandato. Dal suo primo discorso alla neo ex colonia aveva guardato negli occhi la popolazione, di etnia cinese e cosmopolita, che era riuscita a mantenere intatte, pur modernizzandole, le tradizioni culturali e religiose andate distrutte in Cina sotto i colpi dell'ideologia iconoclasta e feroce dell'epoca maoista e del fervore altrettanto iconoclasta delle riforme economiche volute da Deng Xiaoping, e aveva detto loro: «Dovete diventare più cinesi!».

Secondo l'ideologia del Partito comunista cinese, i concetti di nazione, di identità etnica e culturale coincidono: se si è di cultura o discendenza cinese si aderisce in automatico al Partito comunista cinese. Questo è il diktat. Chiunque abbia origini cinesi si deve fare promotore entusiasta della volontà del Partito e incarnare l'equivalenza fra Partito comunista e nazione. Un'equivalenza che convince ben pochi a Hong Kong, a Taiwan o fra i milioni di cinesi d'oltremare – e che ha detrattori anche fra molti cinesi residenti in Cina, per quanto questi non abbiano la possibilità di esprimere il loro dissenso senza il timore di essere perseguitati.

Se Tung Chee-hwa è stato un pessimo capo dell'esecutivo, i successori hanno fatto decisamente peggio. I funzionari scelti dal governo centrale cinese non sono figure disposte a confrontarsi e consultarsi con la città che governano e, anche si trattasse di individui più brillanti, va detto che quello di capo dell'esecutivo è un mestiere impossibile. Oltre alle difficoltà oggettive nel cercare di bilanciare i diktat della classe dirigente di Pechino con le aspirazioni della popolazione di Hong Kong, la contraddizione è frutto di una precisa scelta:

il capo dell'esecutivo di Hong Kong deve la sua posizione e il suo futuro a Pechino, che lo installa al potere tramite una tecnica di rara complessità. Vengono selezionate 1200 persone fra le più «rappresentative di Hong Kong» – alcune di queste tramite voto corporativo, eleggendo rappresentanti di categoria, altre invece tramite imposizione insindacabile del governo – che scelgono poi fra due, o massimo tre candidati pre-approvati. Non sono ammessi imprevisti. Dipendenti di Pechino, e non degli hongkonghesi, i vari capi succedutisi fino a oggi non hanno rappresentato gli interessi di Hong Kong presso il governo centrale come il mandato richiederebbe, ma al contrario si sono adoperati per rendere Hong Kong più compatibile con il nuovo potere sovrano, snaturandola. Questa struttura gerarchica è stata installata a Hong Kong in un periodo in cui anche la Cina al suo interno è diventata più intollerante e autoritaria. La conseguenza è stata che i Capi hanno sempre lavorato allo scopo di compiacere e lusingare Pechino. L'indifferenza governativa alle aspirazioni dei cittadini è lampante nella negazione delle elezioni, promesse da decenni ma ormai diventate una chimera: la durezza repressiva e l'intransigenza di Pechino in reazione alle manifestazioni del 2019, prima, e la successiva imposizione della Legge sulla sicurezza nazionale hanno poi troncato il discorso.

Guardandola dallo Star Ferry, mentre continuiamo la nostra traversata, l'ala del Convention Centre affacciata sull'acqua dove si è tenuta la pomposa cerimonia del 1997 ha qualcosa di posticcio, è stata infatti costruita su un'isoletta artificiale, riportando terra dal mare e riducendo così le dimensioni del Porto di Vittoria. La creazione di nuova e redditizia terraferma è una costante nella storia di Hong Kong: sia l'ex ammi-

nistrazione coloniale sia l'attuale si sono mostrate incuranti tanto dell'insostenibilità ambientale di quest'approccio in un'era di innalzamento delle acque e riscaldamento globale, quanto del patrimonio storico di Hong Kong, via via eliminato dalle massicce opere ingegneristiche. Camminando per i distretti della parte nord di Hong Kong (Wanchai, Admiralty, Central e Sheung Wan), i primi a essere costruiti e abitati nel XIX secolo, c'è un susseguirsi di cartelli divulgativi sulla storia locale che indica dove finiva l'isola a seconda dei decenni. «Qui c'era...» dice un cartello; «Questa era la Praya...» dice un altro, ormai a trecento metri dal lungomare odierno, rimandando la mente a quando il lungomare era chiamato con una parola portoghese anche nelle colonie britanniche. L'urbanizzazione di Hong Kong, delle sue aree rurali così come delle terre *inventate* dalle acque, è brutale quanto affascinante ed è una delle questioni che più scandiscono la vita quotidiana qui. Ne parleremo più volte, nel corso del racconto. Per ora, mentre restiamo a guardare dallo Star Ferry, basti dire che l'intero progetto, da mare profondo a isoletta posticcia con sopra il Convention Centre, un parcheggio, e una pacchiana statua dorata simile a un carciofo mal riuscito che dovrebbe rappresentare un gigantesco bocciolo di bauhinia, è stato portato a termine in soli 48 mesi. Quando si tenne la cerimonia del passaggio di sovranità molti temevano che qualcosa potesse andare storto – anche perché pioveva a catinelle, e non era sicuro che il tetto, saldato proprio il giorno prima della cerimonia, non si mettesse a fare acqua sulle teste dei capi di Stato e dei dignitari presenti. Se ciò sia successo, la storia non lo riporta, e gli ospiti che sono usciti dal banchetto notturno sembravano asciutti.

Lo Star Ferry salpa dal lato di Hong Kong da un molo che può sembrare bello solo a chi lo guarda da lontano, o a chi

non fa attenzione: è composto da grosse colonne di cemento che scimmiettano lo stile edoardiano, e ha una torre dell'orologio d'imitazione anche quella, che si innalza da un'arcata con scritto in rosso Central Pier – una spalmata di cemento grande, pretenziosa e priva di grazia. In verde e bianco, con accenti in rosso, sembra una decorazione natalizia comprata ai saldi, e per quanto la nave che salpa da lì sia ancora quella che accende i ricordi, questo nuovo molo, eretto nel 2006 tra le proteste della cittadinanza, fa stranamente il verso a quello che lo precedeva, con finti accenni all'architettura coloniale – e ha dato il via alla sensibilizzazione politica di un'intera generazione. L'estate del 2006, infatti, ha cambiato Hong Kong molto più di quanto non ci si fosse resi conto sul momento. Per guadagnare 18 ettari in più di terra, riempiendo l'acqua marina di detriti e sabbia, e costruire due nuove arterie tese a diminuire il traffico sulle strade parallele alla costa, il governo decise di demolire il molo dello Star Ferry inaugurato nel 1957, in uno stile modernista senza fronzoli, un *mid-century modern* oggi diventato simbolo dell'ottimismo del dopoguerra. Anche la torre dell'orologio era modernista ed essenziale: lancette nere su una torretta bianca dal tetto piatto, con le ore marcate solo da sbarrette di ferro. Non riconoscendo il valore storico di quell'edificio degli anni Cinquanta, il governo di Hong Kong fece un errore di giudizio clamoroso. Per la seconda volta il molo dello Star Ferry diventò il centro di una protesta disperata e inascoltata. Per settimane gruppi sempre più numerosi di persone dopo il lavoro andavano a sedersi davanti al cancello del molo, cercando di contrapporre i loro corpi alle gru che sarebbero arrivate a demolire. Alcuni cominciarono ad attaccare dei fili da un lato all'altro del molo, a cui appendevano vecchie fotografie con lo Star Ferry sullo sfondo: le foto del matrimo-

nio dei genitori; il primo giorno di scuola, ben pettinati; un gelato con il nonno; una festa di laurea. Tutti in posa davanti allo Star Ferry, che diventava più caro e più importante a ogni nuova immagine tirata fuori dai cassetti. Ma il governo di Hong Kong, non eletto e gestito da burocrati, non ha mai imparato ad ammettere i propri errori quando c'è ancora tempo per fare marcia indietro. Il giorno di Natale, malgrado alcuni giovani manifestanti si fossero incatenati allo Star Ferry, il molo venne distrutto, e le vecchie fotografie disperse nel vento. Oggi c'è il molo posticcio edoardiano un po' più un là, con quella sua vernice color mela a coprire il cemento, e il vecchio sottopassaggio che portava dritto dal parco Chater all'imbarcadero oggi sfocia nel nulla, in una specie di spiazzo senza utilizzo. Topografia dell'amputazione utilitaria, che snatura quello che la circonda.

Ma prima di passare oltre, mentre lo Star Ferry si avvicina all'altra sponda, una parola su quel fiore di bauhinia, simbolo di Hong Kong: si tratta di un ibrido sterile, sviluppato da Henry Arthur Blake, governatore di Hong Kong dal 1898 al 1903, il cui nome per intero è *Bauhinia blakeana*. Trattandosi di pianta sterile, tutte quelle che si trovano oggi nel territorio sono dei cloni di quella originaria, cresciuti da innesti della prima bauhinia di Blake. Cyberpunk. Ma floreale.

Quando prendo lo Star Ferry non riesco mai a leggere o a scrivere un messaggio sul cellulare: la vista è così straordinaria che distrarsi mi sembra uno spreco. Se decido di fare una foto però cerco di non avere la costruzione dell'Esercizio popolare di liberazione nell'inquadratura. Non è facile, è proprio nel mezzo. L'edificio in sé non è male. Si è guadagnato il soprannome di «grattacielo su uno stecco» dal momento che è composto da due parallelepipedi, uno orizzontale,

basso, con il secondo in equilibrio sopra, appoggiato a una base stretta che poi si allarga nuovamente. È stato costruito nel 1979, su disegno di Pun How Wai, e all'epoca spiccava con i suoi 113 metri di altezza. Fino al trasferimento di sovranità del 1997 era il quartier generale della marina britannica, e si chiamava Edificio del principe del Galles – aveva il nome ben scolpito su un fianco, Prince of Wales Building, grosse lettere squadrate incise in profondità. Oggi, con una stella rossa in cima (che di notte brilla al neon), rovina ogni fotografia: impone il ricordo dell'esercito che ha schiacciato nel sangue le manifestazioni del 1989 a Pechino e i loro sostenitori. Sbarazzarsi del nome coloniale è stato un vero grattacapo, risolto solo dopo qualche anno e rovinando l'estetica dell'edificio: è stato ricoperto di un piastrellato largo e marroncino che bello non è, ma da lontano non si vede troppo. Per non notarlo, quando si è sullo Star Ferry, bisogna guardare in alto, verso i palazzi di appartamenti e uffici alti e stretti che si ammassano sul fianco della collina. Si tratta degli edifici di Mid-Levels, uno dei quartieri prestigiosi dove vivono i colletti bianchi e dove, prima della Seconda guerra mondiale, abitavano le élite cinesi e i britannici con aspirazioni non del tutto realizzate, altrimenti sarebbero andati ad abitare ancora più in alto, sul Victoria Peak, la collina più elevata di Hong Kong. Il prezzo delle case saliva con l'altitudine. Come il porto, ha il nome della regina britannica, sovrana di Hong Kong dal 1842 fino alla sua morte. Alta 554 metri, nella prima epoca coloniale vi poteva risiedere solo la classe dirigente di origine britannica. Cinesi, indiani, ebrei, parsi, e tutti gli altri che avevano le tasche piene ma origini etniche che gli inglesi consideravano inferiori erano a Mid-Levels. Oggi il Peak rimane un indirizzo prestigioso, e altrettanto elitista, per quanto la discriminante non sia più etnica, ma economi-

ca: un appartamento di circa 200 metri quadrati costa intorno ai 12.000 euro al mese. Dalla parte opposta, nell'azzurrina lontananza, si scorge un'altra collina, speculare al Peak in più di un modo: è Lion Rock, la Roccia del leone, una vetta di granito di 495 metri. Per molti rappresenta «lo spirito di Hong Kong», il che è sufficientemente vago da lasciare a ognuno la possibilità di leggervi quello che gli sta più a cuore. La fama di questa roccia è dovuta sia alla sua forma che, da certe angolature, può effettivamente somigliare a un leone accovacciato, sia a *Sotto il Lion Rock*, una serie trasmessa dagli anni Settanta su Radio Television Hong Kong (RTHK), la televisione pubblica.

La serie televisiva *Sotto il Lion Rock* ha avuto varie incarnazioni ed è stata trasmessa dal 1972 al 2016, sempre con alti dati d'ascolto. I primi episodi seguivano le avventure dello «zio Tak» (interpretato dall'attore Leung Meng) e della sua famiglia, che dopo anni di impegno riuscivano a mettere insieme abbastanza soldi per lasciare la baraccopoli e trasferirsi in un appartamento non condiviso con altre famiglie, dove cominciare una vita da cittadini. Poi il format cambiò, e non riguardava più solo la famiglia dello zio Tak. Si aggiunse una serie di personaggi poco presenti sui media e ancor meno sul grande schermo, ma in cui tutti potevano identificarsi. Il successo della serie si spiega con la scelta di raccontare la vita di famiglie del tutto verosimili. Gli episodi, filmati in una varietà di zone di Hong Kong, erano puntellati di riferimenti ad avvenimenti reali: lo spaventoso incendio nel quartiere di rifugiati di Shek Kip Mei del 1953, che lasciò 53.000 persone senza tetto e diede il via al programma di case popolari con cui il governo coloniale cercò di affrontare il problema. Dieci anni dopo, nel 1964, Hong Kong inaugurò Choi Hung Estate, un enorme gruppo di edifici po-

polari dove abitano 43.000 persone: *choi hung* in cantonese significa «arcobaleno», dato che ogni piano dei casermoni ha un colore diverso. Oggi i residenti devono fare lo slalom fra quelli che vengono per utilizzare Choi Hung come sfondo per Instagram, perché la sua estetica retrò e inusuale lo rende ambitissimo. РТНК raccontava storie i cui protagonisti erano operai e pescatori, insegnanti e manovali, fruttivendoli del mercato, contadini e impiegati: ogni settimana Hong Kong guardava sé stessa in televisione, e si sentiva un po' più unita e fiduciosa nella possibilità di sfuggire alla miseria grazie ai sacrifici e alla solidarietà, anelando un appartamento tutto per sé e la propria famiglia sotto il Lion Rock.

La famosissima sigla è tuttora una presenza fissa ai karaoke locali. Ha una melodia romantica e un po' strappalacrime cantata da Ramon Tam, una delle maggiori glorie del Cantopop, il pop in cantonese (la lingua parlata nella provincia meridionale del Guangdong e a Hong Kong) che tanta parte ha avuto nel costruire un'identità locale. Per non confondersi, i cantanti di Taiwan e della Cina continentale che cantano in mandarino producono musica chiamata mandopop. Ogni parola della canzone è intrisa di identità locale, a partire dalla prima strofa: «Nella vita ci sono gioie, ma spesso le lacrime sono inevitabili. Se possiamo incontrarci uniti sotto al Lion Rock ci saranno più sorrisi che singhiozzi». Poi vengono messi in risalto alcuni dei valori più forti di Hong Kong, quelli in cui la popolazione ama rispecchiarsi: il rispetto per il lavoro duro, umile o prestigioso che sia, l'onestà del sudore, la determinazione a superare le difficoltà, il senso di solidarietà e la fiducia in un futuro da costruire con le proprie forze. Se provate a immaginare di essere un giovane manifestante che sfida l'intransigenza del Partito comunista, capirete che una canzone piena di richiami all'unità e al superamento delle

sfide della vita possa riempire il cuore. Se immaginate invece di essere un rifugiato da poco sbarcato a Hong Kong, che abita in una bidonville sotto il Lion Rock, la canzone ispira resilienza e fede nell'avvenire. Dal momento che la stragrande maggioranza degli abitanti di Hong Kong è figlia, nipote, o bisnipote di rifugiati scappati dalle convulsioni politiche cinesi e venuti a cercare stabilità sotto l'ombrello della Pax Britannica coloniale, la canzone ha richiami profondissimi. «Oggi non è più così», mi ha detto un'amica con una smorfia amareggiata. «Se tu sei blu e io sono gialla, non c'è più solidarietà, adesso Hong Kong è divisa in due. Nessuno aiuterebbe uno dell'altro colore: neanche in famiglia.» Blu i pro-governo, gialli i pro-democrazia. Nel novembre 2019 si sono tenute le ultime elezioni a suffragio universale, quelle distrettuali, prima che Pechino cambiasse le regole su chi abbia il diritto a candidarsi. Ha votato il 71% della popolazione ed è stato un plebiscito per i manifestanti, i cui candidati pro-democrazia sono stati eletti in 17 distretti su 18 con il 57% dei voti. Le ultime elezioni prima della stampa di questo volume sono state quelle legislative del settembre 2021, dopo la riforma elettorale che prevede che gli unici candidati siano «patrioti» e vengano approvati dal comitato per la conferma dell'eleggibilità dei candidati. Il numero totale dei seggi è aumentato a 90, ma di questi solo 20 sono eletti per suffragio universale, contro i 35 di prima. Solo il 30% della popolazione si è recato alle urne, per quanto fosse illegale fare campagna per l'astensione. Dalle elezioni del 2019 a oggi, questa polarizzazione non ha fatto che aumentare, e al momento sembra insanabile – in particolare perché i blu, vincenti non per scelta popolare ma per il sostegno del governo cinese, non hanno incentivi a promuovere il dialogo con i gialli, o a fare concessioni, e non sembrano desiderarlo, anche se a essere

gialli sono i loro figli. Non era mai successo prima, e nessuno dunque sa prevedere quali saranno le conseguenze – oltre alle ondate di persone che lasciano Hong Kong (nel primo anno e mezzo da quando è stata introdotta la Legge sulla sicurezza nazionale, la popolazione è diminuita del 2% per partenze) e alle ondate di nostalgia, uno dei sentimenti che meglio descrivono la città. Nostalgia del passato, del presente e del futuro, pronta a travolgere il cuore.

Sotto il Lion Rock è diventata una canzone simbolo delle proteste nel 2014 (e ha continuato a esserlo anche nei tumulti del 2019), intonata dagli studenti che occupavano le aree nevralgiche della città, rendendo le proteste contro l'abolizione del suffragio universale un vero e proprio movimento, noto come Movimento degli ombrelli. Durante le manifestazioni contro la proposta di legge sull'estradizione verso la Cina, nel 2019, venne affiancata a canzoni molto meno educate, come *Fuck the Popo* di JB, un rapper di origini filippine.

Il principale slogan delle proteste del Movimento degli ombrelli era «Io voglio il vero suffragio universale» e conquistò la Roccia del Leone il 23 ottobre del 2014, quando un gruppo di alpinisti ci si arrampicò nella notte e appese uno striscione giallo lungo dieci metri con gli enormi caratteri neri sovrastati da un ombrello aperto stilizzato. Hong Kong si svegliò e vide lo striscione fino a Central, tanto era grande. Venne immediatamente rimosso dalle autorità. Tutto in questo slogan è sovversivo: prima del 2014 i dissidenti cinesi erano sempre ricorsi a un linguaggio aulico, ispirato al cinese classico, con la tipica forma in coppie di frasi di quattro caratteri, una di fianco all'altra. Anche durante le manifestazioni di Tiananmen gli slogan facevano pieno utilizzo di espressioni poetiche e dotte, spesso un po' melodrammatiche. Qui inve-

ce, fin dal primo carattere, *ngo*, «io», la tradizione imperiale è buttata dalla finestra: io voglio il suffragio universale. Nessuna preghiera, nessuna sottomissione, nessuna nazione che piange all'unisono. Nessun richiamo alla patria e ai poeti antichi, come se il tempo stringesse e si dovesse andare al sodo, lasciando perdere i fronzoli da letterati: “il suffragio universale mi è stato promesso, a me cittadino o cittadina, è necessario, e lo voglio. Ma lo pretendo vero, non con candidati voluti da un regime anti-democratico”. Che colpo deve essere stato, per Pechino, essere sfidata dall'individualismo moderno e democratico che penzolava dal Lion Rock, sbandierando la sua volontà di piena cittadinanza. Era appena iniziata una nuova tradizione: seguì uno striscione in cui dal Lion Rock si chiedevano le dimissioni di CY Leung, il terzo capo dell'esecutivo di Hong Kong, così feroce da essere stato soprannominato «il lupo». E di nuovo, nel 2019, quando ormai le strade erano diventate quotidiano terreno di battaglia fra manifestanti e polizia, e Carrie Lam, il primo capo dell'esecutivo donna, si nascondeva il più possibile esprimendo disprezzo per i manifestanti a ogni occasione, gli alpinisti notturni appesero altri due striscioni. L'atmosfera era molto più cupa, sia in città che sul Lion Rock, e gli striscioni davanti a cui si svegliò Hong Kong recavano due scritte a caratteri bianchi su sfondo nero: «Opporsi alla violenza istituzionale – Io voglio il suffragio universale». Tutto era diventato tragico: le strade di Hong Kong non avevano mai visto la polizia utilizzare così tanta violenza contro i cittadini, e presentarsi in tenuta antisommossa come se dovessero fronteggiare una guerra. Ogni notte venivano sparati centinaia di lacrimogeni, e spruzzati litri di spray al peperoncino contro migliaia di attivisti ragazzini sempre più offesi e ubriacati dall'ingiustizia. Recitavano: «Riprendersi Hong Kong. Rivoluzione dei nostri

tempi». Due frasi composte da quattro caratteri, uno slogan che nel 2020, quando Pechino ha imposto la nuova Legge sulla sicurezza nazionale, è stato dichiarato illegale in quanto sovversivo e separatista. Fra i manifestanti cominciò a farsi strada un nuovo slogan: «Indipendenza per Hong Kong. L'unica soluzione». Anche quello adesso è illegale.

Tutto questo, mentre seguiamo il filo dei pensieri guardando dal piano superiore dello Star Ferry. Se invece avessimo deciso di fare la nostra traversata in classe economica avremmo navigato sul filo dell'acqua, così vicina da far venir voglia di sfiorarla con un dito (è proibito), che di giorno cambia colore rispecchiando quello che avviene in cielo, e di sera riflette le luci cangianti dei grattacieli. Si può osservare la vastità del panorama: a ovest, verso le isole di Lamma, Cheng Chau, Peng Chau, Lantau e le altre 230 isole circa, più piccole e disabitate. A est, lo sguardo attraversa la baia e le insenature sempre più affollate di sottili grattacieli popolari e di edifici più costosi che stanno prendendo il posto delle fabbriche di Chai Wan e Hong Hom. È in atto una migrazione opposta a quella del passato: le industrie vanno nel sud della Cina, contribuendo al miracolo economico di Shenzhen e del Guangdong e a quella ricchezza che permette al Partito di consolidarsi.

Per la traversata da una sponda all'altra si impiegano poco più di 7 minuti, 8, se il mare è mosso, nel qual caso si resta in piedi ondeggiando, pronti a uscire e cercando di non perdere l'equilibrio, mentre il traghetto aspetta di attraccare e abbassare la passerella. Tanto è cambiata Hong Kong, quanto lo Star Ferry è rimasto immutato, sin dalla fondazione della compagnia che lo gestisce nel 1880, a opera di un cuoco parsi, Dorabjee Naorojee Mithaiwala: i sedili hanno una stella inta-

gliata, il pavimento è in assi di legno piallate dall'uso, in un insieme piacevolmente vecchia maniera. I marinai a terra, con le uniformi blu dai profili bianchi, continuano ad avvicinare il traghettò al molo con lunghi pali dotati di un uncino di ferro a un'estremità, mentre uno dei marinai sulla nave butta la corda a terra. Sempre lo stesso gesto ampio; la corda pesante con uno stretto cappio vola in aria, il marinaio a terra l'afferra e la fissa agli ormeggi, poi la passerella si abbassa e tutti camminano via veloci. Quasi nessuno cammina lentamente, a Hong Kong. Man mano che il governo decide di restringere la baia del porto di Vittoria, il tragitto si fa più corto; per arrivare dall'altra parte, c'è anche un tunnel percorribile in auto, in autobus o in metropolitana, ma se non si è di corsa non c'è motivo per non approfittare di questo splendore così abbordabile e iconico.

Che l'immagine dell'imbarcazione più simbolica di Hong Kong sia stata inventata da un parsi potrebbe essere la prova finale, se dovesse essercene bisogno, di quanto Hong Kong, che ora Pechino pretende debba diventare «cinese» secondo la sua claustrofobica definizione della parola, sia nata cosmopolita e sorprendente. In parte è a causa di quei mille andirivieni coloniali che sono riusciti a creare intrecci di una vitalità unica, malgrado il peso dell'ingiustizia del sistema. Spesso questo punto è difficile da trasmettere: quando guardano con ribrezzo i ragazzi di Hong Kong che sventolano bandiere coloniali o, ancora più provocatoriamente, quelle americane, gli osservatori esterni non possono immaginare che negli interstizi dell'impero britannico ci potesse essere una libertà maggiore di quanta non ve ne sia nel progetto assolutista del Partito comunista cinese, specie quello disegnato dall'attuale segretario di Partito e presidente cinese, Xi Jinping.

Essere stati consegnati al governo da cui erano fuggiti, senza che nemmeno venisse chiesta la loro opinione, ha provocato un allarme che non solo non si stempera, ma che si rivela giustificato, man mano che Pechino reprime le libertà care a Hong Kong. Un porto commerciale, dopotutto, è quanto di più aperto sul mondo ci sia, anche in epoca coloniale: meno, invece, sotto la mano pesante e collosa di un progetto governativo che non teme di essere dittatoriale nel nome della sovranità assoluta, un concetto ispirato al pensiero di Carl Schmitt, uno dei teorici di Hitler, che dal 2017 sta vivendo un momento di grande popolarità in Cina.

Ma torniamo per ora a Mithaiwala: nato in India, non si sa bene quando, arrivò a Hong Kong da Bombay (oggi Mumbai) nel 1852, clandestino su una nave diretta a Shanghai. Scoperto dal capitano portoghese, Mithaiwala venne messo nelle cucine di bordo, e fatto scendere a Hong Kong – dove si mantenne aprendo una panetteria che sfornava pane e torte per gli occidentali della colonia. I parsi, discendenti dei zoroastriani che lasciarono la Persia nel VII secolo, dopo la conquista araba, hanno fatto dell'inventiva una delle loro leggendarie caratteristiche. Molti trovarono rifugio presso i sovrani induisti nel nord-ovest dell'India, nell'attuale Stato del Gujarat, a condizione di astenersi dal proselitismo. Con l'andare del tempo la maggior parte dei parsi dell'India si trasferì a Bombay, per poi spostarsi lungo il tracciato delle colonie britanniche. Una strategia di controllo dei burocrati coloniali era, infatti, quella di affidarsi alle minoranze locali per svolgere alcune funzioni all'interno dell'impero. Queste accettavano di adoperarsi per il progetto coloniale in cambio di alcuni privilegi, e di un miglioramento nella posizione sociale. Nel caso dei parsi in India, i britannici videro nel loro

atteggiamento maggiormente egualitario nei confronti delle donne (in particolar modo rispetto all'educazione), e anche nel colore chiaro della loro pelle, uno strumento perfetto per portare avanti alcuni dei cambiamenti che avevano deciso di imporre per giustificare la loro «missione civilizzatrice». Così i parsi, arricchitisi in particolare nel commercio, cominciarono a finanziare le prime università e i primi ospedali pubblici della Bombay di epoca vittoriana, per poi esplorare i nuovi centri asiatici di scambio e commercio aperti dai cannoni e dalle missioni britanniche. Già nel XVIII secolo si recarono a Canton (oggi nota come Guangzhou) e a Shanghai, e si insediarono a Macao dove esiste ancora una via chiamata Estrada dos Parses, ma fu nella Hong Kong coloniale che poterono davvero lasciare un segno duraturo e profondo. Oggi, alcune strade portano ancora cognomi di parsi importanti: Mody Road ricorda Hormusjee Naorojee Mody, uno dei fondatori della prestigiosa università di Hong Kong, aperta nel 1911, ma anche della Borsa, del club del cricket e dell'Hong Kong Jockey Club – l'istituzione che gestisce le corse dei cavalli, l'unico gioco d'azzardo legale nella ex colonia, e che per mantenere la sua reputazione è anche diventato il più importante gruppo filantropo di Hong Kong. L'ospedale Ruttonjee, uno dei più rinomati, fu fondato da Jehangir Hormusjee Ruttonjee, un uomo d'affari che aprì anche la prima birreria locale. A Happy Valley, sempre sul lato nord dell'isola di Hong Kong, chiamata con un curioso eufemismo per distrarre potenziali abitanti dai numerosi cimiteri che la occupano, c'è anche un cimitero parsi, dove i membri di questa comunità possono tuttora essere sepolti con alcuni dei riti tradizionali – non quello originario del lasciare che i resti del caro estinto siano mangiate da uccelli rapaci, però, per non urtare sensibilità non-parsi. Poco oltre, nel quartiere commerciale di

Causeway Bay, al quinto piano dello Zoroastrian Building, un sacerdote zoroastriano mantiene tutt'oggi acceso nella sala di preghiera un fuoco eterno, simbolo del divino nella religione di Zarathustra. Mithaiwala, degno membro di questa comunità intraprendente, costituì la Kowloon Ferry Company, rilevando un servizio di traghetti che faceva la spola fra le due coste, e nel 1888 fece salpare la sua prima nave: la Morning Star («stella del mattino»), a cui col tempo si aggiunsero anche la Evening Star, la Guiding Star e la Rising Star. Per attraversare la baia, che all'epoca era più vasta, ci si metteva dai 40 ai 60 minuti – naturalmente le navi erano molto più lente. Nel 1898, quando Mithaiwala fu pronto ad andare in pensione, vendette tutto a un industriale armeno nato a Calcutta, Sir Catchick Paul Chater, che in onore delle stelle nei nomi delle navi battezzate dal suo predecessore registrò la nuova azienda con il nome di Star Ferry. Oggi è di proprietà della Wharf Company, un'altra azienda di origine coloniale, che si occupa di traghetti, immobiliare e centri commerciali a Hong Kong e a Singapore, ed è quotata alla Borsa di Hong Kong – ora controllata da uomini d'affari pro-governo, come l'ex direttore Peter Woo, che per un certo periodo aveva accarezzato l'idea di diventare capo dell'esecutivo.

Nel 1966 lo Star Ferry fu al centro di una rivolta – la prima, seria rivolta di piazza a scuotere Hong Kong in era britannica, e che fu il preludio agli scontri del 1967 (su cui torneremo). La scintilla si accese quando si sparse la voce che lo Star Ferry avrebbe aumentato il costo della traversata di cinque centesimi. Senza rendersi conto di quello che significava per chi era costretto alla traversata per lavorare a salari bassissimi, e non poteva permettersi qualche centesimo in meno al giorno, il governo confermò di aver approvato l'aumento nonostante il crescente scalpore. Per protesta, il 4

aprile del 1966 un interprete di 26 anni, So Sau-chung (oggi diventato un monaco buddhista), iniziò uno sciopero della fame, dapprima sul lato di Central, a Hong Kong, poi spostandosi a Kowloon, chiedendo che le autorità intervenissero impedendo il rincaro. Venne arrestato dalla polizia e questo provocò l'esplosione di tutte le tensioni anticoloniali e anti-capitaliste latenti. Per una settimana, manifestanti e forze dell'ordine si scontrarono violentemente, e una persona rimase uccisa dalla polizia. Nathan Road, una delle principali arterie di Kowloon, fu presa d'assalto, con negozi svaligiati, pavimentazione divelta, auto incendiate. La rabbia di chi era stanco di essere povero e sfruttato venne messa a tacere con i manganelli e gli arresti; tuttavia, fece sì che il governo accettasse di doversi occupare in altro modo delle difficoltà di una popolazione che non voleva più essere trattata come una comunità di rifugiati disposti a qualsiasi lavoro pur di sbarcare il lunario, ma chiedeva il riconoscimento della piena cittadinanza. Le motivazioni e gli scenari sono cambiati notevolmente da allora, ma la richiesta continua a essere la stessa. Da quei giorni gli aumenti del prezzo dello Star Ferry sono rari, e ogni volta si accompagnano ad articoli di giornale che ricordano quello che successe nel 1966.

A Hong Kong, come nel mondo occidentale, il dopoguerra fu un periodo di speranza e di rapida crescita economica, ma anche di gravissime diseguaglianze economiche, con una classe operaia e lavoratrice che viveva deprivata, a fronte di imprenditori, molti dell'élite coloniale, che accumulavano vere ricchezze. La forza di Hong Kong risiedeva nella sua versione dell'*American Dream*: assenza di democrazia, ma tanta mobilità sociale garantita dalla stabilità dell'impianto giuridico e politico messo in piedi dai britannici. Non si trattava di un sistema giusto, ma se non altro era prevedi-

bile, a differenza di ciò che accadeva nella Cina continentale devastata dalle campagne politiche. Fra chi riusciva ad ammassare fortune c'erano persone partite dal nulla, rifugiati arrivati a nuoto solo con i vestiti che avevano addosso, e che riuscivano a trovare l'idea vincente, in un posto dove c'era bisogno di tutto, per tirarsi fuori dalla miseria. Ancora oggi Hong Kong è costellata di banchi dei pegni, riconoscibili da un grosso simbolo che somiglia a uno scudo, rimasto invariato nel tempo, messo in bella mostra per la strada. Il banco è molto alto, così che chi va a impegnare qualcosa non debba essere visto dal commesso che prende i suoi preziosi, mentre davanti all'entrata c'è una porta in legno da saloon, che nasconde chi è all'interno alla vista dei passanti. Questo perché persino chi arrivava a nuoto lo faceva con al polso tutti gli orologi che era riuscito a trovare, o con qualche gioiello stretto in una borsa fissata al corpo: quelli sarebbero stati impegnati, e da lì sarebbe iniziata la vita a Hong Kong. A lungo il governo britannico non si era occupato di aiutare la cittadinanza con sussidi, pensioni, o altra assistenza, lasciando che fossero società private di beneficenza, cinesi o britanniche, laiche e religiose, a occuparsi dei poveri.

Un tassello fondamentale per capire cosa si cela dietro i panorami acquatici su cui svetta Hong Kong va rintracciato nella storia dell'Ottocento. Le due sponde, così vicine tra loro, del porto di Vittoria sono costate una guerra l'una: l'isola di Hong Kong fu acquisita dai britannici nel 1840, dopo che avevano vinto la Prima guerra dell'oppio, mentre la penisola di Kowloon fu ceduta ai britannici dall'impero Qing dopo la Seconda guerra dell'oppio, conclusasi nel 1861.

C'è chi guarda alle guerre dell'oppio come se fossero il peccato originale di Hong Kong, ma esaminando come an-

darono le cose, la Prima venne iniziata da Londra con una leggerezza che ancora oggi sorprende. Gli inglesi tentavano da almeno un secolo di instaurare relazioni commerciali e diplomatiche di pari livello con la Cina – la quale però non vedeva l'interesse di far entrare nel Paese, in pianta stabile, diplomatici di altre nazioni che pretendevano di rappresentare sovrani di dignità paragonabile all'imperatore del Celeste impero. Provincialismo cinese, senz'altro, e anche un po' di sbruffoneria, dato che per quanto la Cina facesse finta con gli insistenti britannici di non aver bisogno di alcuno scambio, il commercio con l'estero andava in realtà avanti da tempo immemorabile. Dalla metà del XVIII secolo, quando i britannici si fecero particolarmente pressanti, la Cina aveva stabilito che chi fra questi nuovi stranieri provenienti da terre lontane volesse commerciare senza intermediari cinesi poteva starsene a Macao, aspettando di poter passare i sei mesi invernali a Canton quando il mare era calmo e non c'erano i tifoni monsonici estivi. Intanto, il commercio internazionale continuava via terra con i Paesi confinanti sia in Asia del Nord che in Asia Centrale, con la Russia che aveva dalla sua l'enorme frontiera, mentre l'Inghilterra cercava di aprirsi una strada passando dall'India, e i francesi avevano deciso che la penisola indocinese poteva essere il primo passo per riuscire a stabilirsi in Cina.

Ma la salda opposizione cinese rendeva problematica per l'Inghilterra mantenere stabile la bilancia dei pagamenti: il consumo europeo, e in particolare inglese, di tè, ceramica e altri beni di lusso provenienti dalla Cina era sempre più irrinunciabile e costoso. Con la conquista dell'India, e l'avvio di una produzione massiccia di oppio in Bengala, l'Inghilterra trovò una soluzione in un prodotto che i cinesi acquistavano con entusiasmo, anche se non sempre per vie legali. Vi era

infatti in Cina un problema di corruzione talmente capillare che la dinastia dei Qing (1636-1912, l'ultima dinastia imperiale cinese), a partire dall'Ottocento aveva perso il controllo della burocrazia nazionale. A causa della situazione, il commercio di oppio era gestito da un enorme numero di intermediari, non solo britannici, ma anche indiani, persi, armeni e via dicendo. Questi lo trasportavano su piccole navi per non incappare nelle proibizioni contro l'importazione massiccia dello stupefacente – che all'epoca era comunque utilizzato in modo significativo anche per scopi medicinali – e se la vedevano poi con burocrati cinesi che arrotondavano le entrate distribuendo l'oppio nel Paese. Nel 1839 la Cina affidò il compito di sradicare questo commercio a Lin Zexu, un funzionario incorruttibile divenuto oggi un eroe nazionale, anche se al tempo della guerra dell'oppio la sua irascibilità e incapacità a negoziare fecero sì che gli inglesi, anziché spaventarsi e obbedire, dichiarassero guerra; l'imperatore, insoddisfatto del suo operato, lo mandò addirittura in esilio in Xinjiang incolpandolo di aver inasprito le tensioni per nulla.

Questa vicenda non sembrerebbe valere una guerra, con tutto l'orrore che comporta. Il futuro primo ministro britannico, William Gladstone, davanti alla dichiarazione di guerra contro la Cina nell'aprile del 1840 (quando era un membro del parlamento britannico, fra i tory) scrisse: «Una guerra più ingiusta nelle sue origini, una guerra maggiormente calcolata nel suo progresso per coprire il nome di questo Paese di obbrobrio permanente non la conosco e non l'ho mai sentita». La prima battaglia durò appena nove minuti, e portò a una vittoria inglese. Canton venne presa con sorprendente rapidità l'anno dopo, e messa a ferro e fuoco. La guerra terminò con la conquista di Nanchino nel 1842, mentre l'impero Qing prendeva atto della grave inadeguatezza della propria

marina. I militari cinesi, in particolare quelli di stanza sulla costa, avevano armi antiche, i comandanti erano incapaci e la disciplina carente. La sconfitta era apparsa prevedibile sin dalle prime battaglie.

Il trattato di Nanchino dell'agosto del 1842 cedette in perpetuo l'isola di Hong Kong a Londra, sancì l'apertura di alcuni porti commerciali alle navi straniere, costrinse la Cina al pagamento di un'indennità, e consentì agli inglesi di godere di uno statuto di extraterritorialità quando si trovavano sul suolo cinese. Nel 1856 però le ostilità ripresero, anche questa volta con un pretesto: secondo gli inglesi, un funzionario cinese era salito a bordo di una loro nave ancorata a Canton (come suo diritto stando ai trattati di Nanchino), aveva fatto abbassare la bandiera britannica e arrestato alcuni marinai cinesi che non avevano il permesso di lavorare per i britannici. Gli inglesi sostennero che erano stati violati i patti successivi alla pace di Nanchino. Nuova guerra, nuovo bombardamento di Canton, questa volta anche con l'intervento dei francesi che si erano uniti allo sforzo di «aprire la Cina». L'uccisione di un missionario francese venne utilizzata come un aggiuntivo *casus belli*. La guerra si concluse nel 1860, con le truppe francesi e inglesi che erano arrivate fino a Pechino, lasciandosi dietro innumerevoli morti e città bombardate, mentre i governanti cinesi si rifiutavano di ammettere la gravità della situazione. Dopo il saccheggio del palazzo imperiale, lo Yuanming Yuan, le truppe inglesi e francesi riportarono una vittoria conclusiva, grazie alla quale l'Inghilterra ottenne il controllo della penisola di Kowloon, davanti all'isola di Hong Kong. Ecco come furono conquistate le due sponde della nostra breve traversata: con le armi, che sparsero sangue non qui, ma un bel po' più a nord. La Cina tutt'oggi cerca vendetta per questa guerra vecchia di quasi due secoli,

facendo dell'affronto causato dagli stranieri in un'altra epoca un perno importante della propaganda odierna. A Hong Kong invece è acqua passata.

Riportando lo sguardo sulla mappa della città possiamo osservare la distribuzione sul territorio delle manifestazioni, segni geografici di come esse sono mutate nel tempo. Storicamente, i cortei e i raduni interessavano solo alcuni luoghi, come in un percorso obbligato dalla tradizione. Prima dei grossi movimenti degli ultimi anni, la topografia delle proteste riguardava quasi solo una fascia ridotta dell'area nord dell'isola di Hong Kong. I concentramenti per le manifestazioni erano sempre al parco di Vittoria, intitolato alla sovrana britannica. Qui campeggia una sua statua in bronzo dell'italiano Mario Raggi. Nel 1996 Pang Xinlei, un artista dell'accademia di Belle arti di Pechino, versò della vernice rossa sulla statua e le diede una martellata sul naso, in un happening che gli valse un breve arresto. Ci troviamo nel quartiere del commercio di Causeway Bay, sede della veglia in memoria dei morti di Pechino del 1989. Dal 2020, con la scusa della pandemia, per la prima volta non è stata data l'autorizzazione a commemorare le proteste di piazza Tiananmen. Mentre scrivo, non sembra probabile che le commemorazioni del 1989 potranno nuovamente avvenire in futuro. Sempre seguendo il percorso classico, le manifestazioni attraversavano i quartieri di Wanchai e Admiralty, e si disperdevano arrivati alla Casa del governo. Questa ora è divenuta la residenza del capo dell'esecutivo – un edificio coloniale con aggiunte in stile militare giapponese, visto che i governatori militari giapponesi che occuparono Hong Kong dal 1941 fino alla fine della guerra si stabilirono lì. Dopo la resa, gli occupanti si lasciarono alle spalle un edificio simile

a tutti gli altri rimasti nelle maggiori città asiatiche occupate dalle forze giapponesi: uno stile un po' neoclassico, e un po' militar-fascista, con una predilezione per i colori scuri. Poco lontano dalla Casa del governo c'erano anche gli uffici governativi, che ora si sono spostati vicino al Convention Centre, e visto che ultimamente manifestare fino alla residenza del capo dell'esecutivo è diventato problematico, la maggior parte delle manifestazioni si scioglie sul prato in riva al mare – e di fianco alla caserma dell'Esercito popolare di liberazione.

Man mano che le tensioni postcoloniali sono cresciute, però, con il governo cinese sempre meno disposto a dare il via alle riforme politiche promesse, l'insoddisfazione a Hong Kong è aumentata in tutti i campi, portando le proteste in un'area sempre più vasta del territorio. Nel 2009 e nel 2010 ci fu il Movimento contro il treno ad alta velocità, una nuova linea ferroviaria che collega Hong Kong alla Cina, costruita malgrado l'opposizione popolare dopo lo sgombero dei contadini che abitavano sul tracciato e la distruzione dei loro villaggi, nel nord-ovest di Hong Kong. I manifestanti crearono reti di solidarietà con gli agricoltori, rendendo più visibile il movimento ecologista locale, e trasformando le aree rurali in un nuovo luogo di protesta.

La geografia del dissenso fu poi allargata nel 2014, quando ebbe inizio il Movimento degli ombrelli, e l'occupazione del territorio da parte dei cittadini si estese ad aree solitamente non coinvolte nelle manifestazioni: il gruppo più imponente e composto perlopiù da studenti si era riunito ad Admiralty, sotto gli edifici governativi. Un gruppo più agguerrito, invece, che considerava gli studenti di Admiralty troppo elitari, aveva occupato l'area di Mong Kok, un quartiere operaio noto per essere divenuto una delle mete dello shopping supereconomico per turisti dalla Cina continentale e anche per pe-

riodiche irruzioni di gang del crimine organizzato (le famose triadi). Un terzo gruppo si era invece accampato a Causeway Bay nella speranza di attirare l'attenzione dei turisti venuti a Hong Kong per fare shopping di lusso, e spiegare loro come stavano davvero le cose. Dopo lo sgombero, l'aver incluso il Lion Rock nelle manifestazioni portò l'opposizione davvero sotto gli occhi dell'intera città.

Nel 2019, per la prima volta nella storia di Hong Kong, le proteste hanno riguardato l'interezza del territorio, con scontri e manifestazioni che avvenivano contemporaneamente in diversi quartieri, interessando aree geografiche di cui di solito non si sente parlare molto: North Point, Yuen Long, Chek Lap Kok, dove si trova l'aeroporto. Il Politecnico, l'Università cinese, l'Università di Hong Kong, la stazione della metropolitana di Prince Edward, la sede del Liaison Office, la più alta rappresentanza di Pechino, a Sai Ying Pun. Kwai Chung. Ting Shui Wai. Tsueng Wan. Kwai Tsing. Kwun Tong. Sheung Shui. In ognuna delle Nove Nuove Città – su cui torneremo più avanti – ci sono state manifestazioni e scontri. Persino la stazione di Hong Hom, dove arrivano i treni da Guangzhou, è stata teatro di una delle manifestazioni più grosse.

E il Lion Rock è divenuto centrale, meta suggestiva ed emotiva. Certe notti i gruppi di attivisti s'impegnavano a salire per la montagna distribuendosi lungo tutto il cornicione della pietra granitica, creando una «catena umana» e accendendo la torcia dei cellulari, in modo da evidenziarne il profilo leonino anche in lontananza, e al buio. Da allora molti poster, adesivi, e disegni online in sostegno alle proteste hanno la sagoma del Lion Rock evidenziata in giallo, il colore del movimento pro-democrazia di Hong Kong, su uno sfondo nero – o hanno adottato una specie di leone sornione, accovacciato in alto su una roccia, come mascotte.

Una sera, sono andata a passeggiare dentro un parcheggio a Yaumatei, a un quarto d'ora a piedi dal molo dello Star Ferry nel lato di Tsim Sha Tsui. È un quartiere popolare, ad alta densità, dove tutto sembra sovrapporsi. Deve il nome al suo passato: *yau* significa «olio», *ma* può essere sia «canapa» che «sesamo» (ci sono tesi diverse sull'origine del nome) e *tei*, pronunciato *ti*, significa «terreno»: prima che diventasse il luogo delle sovrapposizioni che è oggi, qui c'erano campi di sesamo (da cui si fa l'olio) e canapa. Oggi il distretto è delimitato da Shanghai Street, dove si possono comprare accessori da cucina moderni e tradizionali: enormi padelle wok di ferro rotonde da rendere antiaderenti scottandole con il sale, prima, e poi con l'olio, e che devono essere pulite strofinandole con olio fresco ma non lavandole con il sapone, che distruggerebbe il film antiaderente; spatole con un filo di ferro intrecciato per sollevare e sgocciolare i fritti, stampini di legno con intagliate le decorazioni per i dolcetti, mattarelli di tutte le dimensioni, ma anche negozi che possono fare in un paio di giorni ogni tipo di arredamento per ristorante in lamiera, sulle indicazioni dell'acquirente. Andando verso Temple Street di notte si incontrano i veggenti, protetti da tende di plastica che arredano con immagini geomantiche, e quelle delle loro divinità più fidate, poi le lavoratrici del sesso che camminano in minigonna e stivali alti, e gruppi di ragazzi nepalesi con i capelli tagliati secondo l'ultima moda resa celebre dalle popstar di Kathmandu del momento. I turisti si lasciano spillare quattrini al mercato della giada, tornando a casa con monili verdi di scarso valore, e tutt'intorno il commercio continua fino a tardi. Poi, c'è, o meglio, c'era, il parcheggio: sei piani aperti, non troppo diverso da altri parcheggi, ma con una particolarità che lo rende unico. Proprio nel mezzo, al quarto piano, è attraversato da un'autostrada

rinchiusa in un tunnel. Sporgendosi un po' dalla balaustra del parcheggio, si possono vedere le macchine che sfrecciano sull'autostrada scomparire dentro il parcheggio, come se dovessero andare a sbattere contro il muro, mentre le auto che cercano un posto prendono lente la curva per andare al piano inferiore. Solo un muro le separa: si guarda dentro, al lento curvare, con la stessa sensazione di quando si è su un ottovolante, per un pelo non si scontrano! Ma in realtà no, è un pericolo calcolato, le auto cercano parcheggio, dentro, e le altre sfrecciano serene per la loro strada, fuori e poi all'interno del tunnel. È un parcheggio unico, ma sta per essere demolito, così come si è fatto per il vecchio molo dello Star Ferry, per l'orologio del fornaio Garden, o per i villaggi che erano lungo la ferrovia ad alta velocità verso la Cina. Bisogna tenere gli occhi aperti, per scoprire qualche segreto ancora non in via di demolizione. La personalità di un luogo non è solo negli edifici che lo compongono, ma anche nelle tracce di ciò che è stato, che rimangono nell'aria, anche quando un potere dalla legittimità discutibile decide di lasciare solo macerie, da buttare in mare per dare vita a nuova, redditizia terra.