

Notturmo in Manciuria

Leandro Pisano

2 Agosto 2026

Il treno notturno da Tongjiang ad Harbin è diviso in compartimenti da quattro cuccette. Nel mio viaggio due ricercatori del programma Changbai Spring con cui ho condiviso questi giorni di attraversamento in Manciuria, e uno sconosciuto con cui non ho una lingua in comune. Di notte, il compartimento respira al ritmo di tutti e quattro — qualcuno mangia qualcosa in silenzio prima di spegnere la luce, qualcuno tiene lo schermo dello smartphone acceso con il volume abbassato, qualcuno si volta verso il muro e quasi subito sparisce nel sonno. C'è una familiarità forzata in questa prossimità: il corpo degli altri, il respiro nel buio, l'odore del cibo rimasto nell'aria del corridoio. Il paesaggio fuori dal finestrino è invisibile: la provincia di Heilongjiang scorre nell'oscurità — i campi di riso, i fiumi, le infrastrutture che connettono la Cina alla Russia e di lì a est, verso la Corea del Nord — tutto esiste come intuizione più che come visione. Ogni tanto si distinguono luci isolate, frammenti di insediamento che appaiono e scompaiono come segnali intermittenti.

A un certo punto mi alzo. Mentre gli altri dormono, percorro il corridoio fino alle parti di giuntura del convoglio, dove le carrozze si incontrano e dove il suono dell'infrastruttura è più esposto. Là appoggio il geofono alla struttura metallica. È uno strumento progettato per ascoltare le vibrazioni del terreno: geologi e sismologi lo usano per registrare movimenti invisibili. Io lo sto usando in maniera impropria, cercando di ascoltare il viaggio da dentro — non dal punto di vista del passeggero, ma da quello della macchina stessa. Nelle cuffie non arriva il rumore che normalmente percepiscono le orecchie. Arriva altro: una trama continua di risonanze metalliche, frequenze profonde, attriti, impulsi ritmici che salgono dal metallo come voci sepolte. Alle giunture, dove due carrozze si toccano, il suono si fa più complesso — c'è lo sfregamento, il contatto, il movimento relativo tra due strutture che viaggiano insieme senza essere mai del tutto solidali. La sorveglianza del treno mi osserva dalla distanza, tra lo stranito e l'indifferente. Non è chiaro se quello che sto facendo sembri ricerca o insonnia. Torno al corridoio più volte nel corso della notte. Ogni volta il suono cambia leggermente

— cambia la velocità, cambia forse la qualità delle rotaie sotto le ruote, cambiano le frequenze che il geofono restituisce nelle cuffie. C'è qualcosa di ostinato in questo ascolto ripetuto: la terza o la quarta registrazione non aggiunge informazioni alla prima, eppure sembra avvicinarsi a qualcosa che la prima non aveva raggiunto.

In questi giorni, sto attraversando il Nordest della Cina partecipando a Changbai Spring, un programma di ricerca ideato dall'artista e curatore Ou Ning e dal Northeast Asia Art Archive. Il programma raccoglie artisti e ricercatori da paesi diversi per esplorare una regione che non coincide con nessun confine nazionale: la Cina nordorientale, la Corea, la Russia orientale, il Giappone settentrionale condividono qualcosa che eccede le rispettive appartenenze statali. Le conversazioni ruotano attorno a una parola apparentemente semplice: Nord. Non si tratta però di una direzione geografica né di una regione amministrativa. Ou Ning insiste su questo: l'oggetto della ricerca non è la Cina, non è neppure la Manciuria — un nome che qui si usa sempre meno, sostituito dal più neutro Dongbei. Ciò di cui si tratta è qualcosa di più difficile da circoscrivere: un insieme di luoghi che altri hanno attraversato, organizzato, sfruttato e in parte anche abbandonato.

Quello che emerge dal programma non è un'identità regionale, ma una serie di domande su come un territorio diventa tale. Visitiamo siti minerari e linee fantasma di ferrovie tracciate dal colonialismo giapponese ai confini con la Corea del Nord — infrastrutture pensate per connettere il Manchukuo alla penisola coreana, rimaste dopo la sconfitta giapponese come scheletri di un progetto interrotto. Ou Ning definisce il processo come ricerca lenta — un'esplorazione che non sa ancora cosa cercherà fino a quando non lo incontra.

Pensare il Nordest asiatico in questi termini richiede una certa disponibilità a guardare le infrastrutture come agenti storici più che come sfondo. La Chinese Eastern Railway, costruita dall'Impero russo alla fine dell'Ottocento per connettere la Siberia con Vladivostok attraverso la Manciuria, non attraversò semplicemente un paesaggio preesistente: lo produsse. Harbin stessa fu fondata come nodo ferroviario nel 1898 e nei decenni successivi divenne un punto di convergenza tra logiche imperiali diverse — russe, giapponesi, cinesi — ciascuna con le proprie infrastrutture e le proprie geografie del potere. Il territorio non ha preceduto l'infrastruttura: spesso è l'infrastruttura che ha prodotto il territorio.



Fotografia di [Erica Li](#) - Unsplash.

Penso, d'improvviso, alla stazione di Seui, in Barbagia — tra i ricordi più vecchi che ho, già così lontani da sembrare fotogrammi di un altrove immaginato. I ponti di ferro sospesi sulle falesie del Tonneri. Le foreste di sughero che affacciano sui cunicoli delle miniere abbandonate. La pietra calcarea traforata di grotte e inghiottitoi che non hanno fondo visibile. La ferrovia lì era arrivata per portare via qualcosa che stava dentro la roccia. Era rimasta poi, quando non c'era più niente da portare via. Oggi, solo d'estate arriva qualcosa che assomiglia a un treno. Per il resto dell'anno, l'erba tra le rotaie.

Harbin, la memoria ricostruita

Harbin è forse l'esempio più eloquente di questa storia — e la sua stazione ferroviaria lo è in modo quasi letterale. L'edificio che si attraversa oggi è una ricostruzione inaugurata nel 2017: il progetto originale del 1903, in stile liberty, era stato progressivamente alterato nel corso del Novecento — rimaneggiato durante l'occupazione giapponese, adattato all'era sovietica, risignificato in quella socialista — fino a perdere quasi ogni traccia della forma iniziale. La ricostruzione recente ha ripreso l'impianto art nouveau della stazione originaria, restituendo facciate e proporzioni che non esistevano più da decenni. Si cammina quindi dentro un edificio che simula il proprio passato, una replica così fedele da risultare più leggibile del palinsesto stratificato che avrebbe potuto essere. La scelta di riportare la stazione allo stile del 1903 — lo stile della Chinese Eastern Railway zarista — è essa stessa un gesto storico: la Cina contemporanea ha

deciso che quella Harbin, quella del primo insediamento russo, è la Harbin che merita di essere conservata nella pietra. Tutte le trasformazioni successive rimangono nella storia, ma non nell'edificio. L'archivio ha già ricevuto la sua ultima revisione.

Sotto la volta rifatta si incrociano carrelli carichi di bagagli, famiglie con bambini che mangiano qualcosa comprato ai chioschi del piano inferiore, gruppi di lavoratori stagionali con zaini identici. Intorno, voci che non trovano una lingua comune. Il rumore è intenso e plurale — non comunicazione ma coesistenza, non dialogo ma contiguità. Sotto le arcate liberty ricostruite scorrono i cartelloni luminosi delle promozioni commerciali, le pubblicità dei telefoni, le insegne dei ristoranti a catena. È questa sovrapposizione — l'art nouveau zarista e il neon contemporaneo — che produce la sensazione più acuta: non di trovarsi in un edificio storico, ma in un edificio che ha scelto di sembrarlo. Camminando nella stazione si ha la sensazione di muoversi dentro una versione già editata della memoria — qualcosa di vero e di costruito allo stesso tempo, in cui la stratificazione non affiora ma è stata scelta, ordinata, resa presentabile.

Accanto alla stazione, in corrispondenza esatta dei binari, si trova il memoriale dedicato ad Ahn Jung-geun. Il 26 ottobre 1909 il nazionalista coreano sparò qui a Ito Hirobumi — primo ministro del Giappone e fino a pochi mesi prima Residente Generale nella Corea occupata. Sul pavimento sono ancora visibili i segni che indicano il punto da cui partì il colpo e il luogo in cui il funzionario fu colpito: la traiettoria di un omicidio politico trasformata in percorso museale, incisa nello stesso spazio che ogni giorno migliaia di passeggeri attraversano per prendere il treno senza necessariamente accorgersi di cosa stiano calpestando. Il memoriale — una sala di duecento metri quadri aperta nel 2014, con fotografie e documenti d'epoca — è visitato quasi esclusivamente da turisti coreani, persone che vengono a Harbin in parte proprio per questo, per stare su quel pavimento e guardare quei segni.

Mi fermo anch'io su quei segni. Intorno, alcuni fotografano in silenzio, alcuni leggono le didascalie muovendo le labbra, alcuni semplicemente stanno. I passeggeri cinesi non si fermano: rallentano forse un istante, gettano uno sguardo e riprendono il passo. Lo spazio fisico è identico per tutti. Il luogo no. C'è qualcosa di rivelatore in questa distribuzione dello sguardo: il medesimo spazio è contemporaneamente un luogo di pellegrinaggio e un corridoio di transito, a seconda di chi lo attraversa e con quale memoria sulle spalle. I marcatori sul pavimento funzionano come un'altra infrastruttura — di memoria questa volta, non di trasporto — che compete con la ferrovia per la significazione del luogo. Per

la Corea del Sud Ahn Jung-geun è un eroe dell'indipendenza. Per il Giappone imperiale era un terrorista. Lo stesso spazio fisico, gli stessi binari, assume significati radicalmente diversi a seconda della posizione da cui viene letto — e queste distinzioni continuano a essere contestate anche quando vengono scolpite nel pavimento.

Resto sulla soglia. Fuori il rumore dalla stazione, dentro qualcosa di più quieto che non è silenzio. Penso alle giunture del treno, al geofono. Certi luoghi, come certe strutture metalliche, portano inscritte dentro di sé frequenze che non si percepiscono di passaggio — che si avvertono solo fermandosi, lasciando che qualcosa trasmetta e ci attraversi.

Ascoltare dall'interno

Le infrastrutture conservano memoria. Una ferrovia porta con sé le tracce delle logiche economiche e politiche che l'hanno prodotta. Non connette soltanto luoghi nello spazio: connette epoche diverse nel tempo. Attraversarla significa muoversi dentro strati sovrapposti di storia, tecnologia e potere — strati che rimangono presenti, leggibili a chi sa dove cercare. E a volte, come nel caso della stazione di Harbin, quella memoria viene ricostruita, messa in forma, resa nuovamente leggibile attraverso un atto deliberato che è già, inevitabilmente, una trasformazione. Il geofono alle giunture del treno notturno forse cercava qualcosa di simile: non il paesaggio che scorre fuori dal finestrino ma la condizione materiale che rende possibile il viaggio. Le risonanze nelle cuffie non sono semplicemente il suono di un convoglio in movimento. Sono qualcosa di più antico: il respiro di un sistema tecnico che porta iscritti dentro di sé i segni di chi lo ha costruito, perché e con quali obiettivi.

C'è una differenza tra usare un'infrastruttura e tenersi in ascolto di essa. Come passeggero, il treno è trasparente — sparisce dietro la sua funzione, diventa il mezzo per arrivare da qualche parte. Il geofono applicato alle giunture nel cuore della notte trasforma il treno in oggetto. Non è più il contenitore del viaggio ma il viaggio stesso, con tutta la sua materialità e la sua storia. I siti industriali abbandonati, le stazioni stratificate, i memoriali politici incisi nel pavimento non si offrono allo sguardo rapido. Richiedono una presenza più lenta, più disposta a sostare.

Rientro nel compartimento. I colleghi dormono, lo sconosciuto dorme. Appoggio il geofono sulla cuccetta e rimango in ascolto ancora per un momento. I finestrini riflettono l'interno del vagone — non c'è nulla fuori che possa riflettersi, solo il buio della Heilongjiang che scorre senza essere vista. Non so se quello che arriva

nelle cuffie è ancora il suono delle giunture o qualcosa che si è fissato da qualche parte. Il treno continua a scivolare nell'oscurità.

In copertina, fotografia di [Erica Li](#) - Unsplash.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.

Torna presto a leggerci e [SOSTIENI DOPPIOZERO](#)

