



## Tokyo a quell'epoca

---

### 1 Paludi e piccoli ristoranti

Nel 1882 (Meiji, 15°) **Tokyo** (Capitale d'Oriente; **To**: levante, Oriente; **Kyo**: capitale; antica Edo) era una città con molte **Numa** (paludi) e piena di depositi. Una città dove le carrozze a nolo erano riservate solo ai Ministri ed ai membri del Parlamento. Vicino ai ponti vi erano molti **Gyosho** (venditori ambulanti). Ad eccezione del quartiere di **Ginza** ["La zecca"; "Luogo dell'argento"; il suo nome è dovuto al fatto che nei **Za** (luoghi) nelle immediate vicinanze, fin dal 1636, si coniarono monete di **Gin** (argento)], i grandi quartieri e le grandi strade dei distretti attivi di Kyo-bashi e di Nihon-bashi non avevano case grandi in stile europeo. C'era una sola eccezione, l'edificio Lekey che si trovava di fronte all'attuale sotterranea e che divenne poi la sede del **Shinbun** (giornale, quotidiano) Niroku. Era l'unico edificio con due magazzini e che aveva una banderuola segna vento sul tetto.

Si vendevano i generi alimentari importati dall'Europa. In questi distretti tutti gli edifici erano fatti di legno. In fondo al distretto di Suda-cho vi era una fila di salici piangenti che formavano una barriera in caso d'incendio. Infine accenniamo al ponte **Megane**, "ponte degli spettacoli", rappresentato spesso sulle cartoline postali, che era uno dei nuovi siti a Tokyo. I grandi magazzini Mitsukoshi erano allora il negozio Echigoya. Davanti alla sua porta sventolava un cartello pubblicitario fatto di tessuto. L'attenzione dei passanti era attratta per mezzo di richiami cantati dagli impiegati e dagli apprendisti. Lungo i grandi viali vi erano molti negozi le cui pareti erano decorate con immagini comparabili a quelle dei negozi attuali che vendono cartoline illustrate o foto delle celebrità. I colori erano veramente splendidi. La sera un incaricato accendeva le lampade che ancora bruciavano petrolio e che servivano ad illuminare le strade. Le librerie avevano tutte un nome tradizionale che richiamava i periodi feudali. Maruzen, per esempio, una delle più importanti in Giappone oggi, era chiamata Maruya Zenbei.

La sera piccoli ristoranti all'aria aperta erano pieni di persone che mangiavano pesce crudo, zuppa di fagioli dolci, Sakè caldo, farina di grano saraceno, focacce, zuppa di ravioli, ecc. Vicino al ponte Kyo-bashi, una nube di vapore bianco, dall'odore appetitoso, veniva fuori da una grande pentola in ebollizione nella quale pezzi di carne di manzo tritata venivano bolliti, invitando i passanti a fermarsi per mangiare. Anche la gente ben vestita vi mangiava senza imbarazzo. E' solo da quest'epoca che il consumo di carne inizia ad essere generalizzato [22]. Famoso per il suo manzo, il ristorante Tagawa, che viene nominato nel romanzo "**Sugata Sanshiro**", scritto da Tsuneo Tomita (figlio di Tsunejiro Tomita), esisteva a Kanda-awaji-cho con il nome di Nakagawa.

Fu uno dei primi ristoranti di classe a Tokyo. A partire dalla Restaurazione Meiji i giapponesi hanno iniziato a mangiare carne di bue e a bere latte (1872), birra (1872) e caffè (1887). I bevitori di latte, comunque, erano rari fino al 1945, anno in cui gli americani importarono grandi quantitativi di latte in polvere.

### 2 Treni piccoli e quartieri isolati (1882)

Nel 1882 l'unica linea ferroviaria giapponese andava da Shin-bashi, il centro di Tokyo, a Yokohama. Questa, lunga appena 30 km., era stata costruita nel 1872 da ditte e tecnici dell'Inghilterra. Nel 1883 fu inaugurata una nuova linea da Ueno, altro centro di Tokyo, a Kumagaya che era sita a circa 50 km. a Nord (**Kita**) di Tokyo.



Le locomotive usate per queste linee erano del tipo “Benkei”, attualmente esposte al Museo Ferroviario di Tokyo. I vagoni per i passeggeri erano appena più grandi degli attuali autobus. Pierre Loti, il romanziere francese, scrisse, dopo il suo viaggio in Giappone: <<Anche in Giappone ci sono i treni, treni piccoli che vibrano così tanto che i passeggeri non possono stare tranquilli>>. I treni erano piccoli, ma la città di Tokyo era di poco più grande. Le strade erano strette. Via Onari, così chiamata perché lo **Shogun** (reggente militare; **Sho**: condurre; **Gun**: esercito) la percorse durante il suo pellegrinaggio al Tempio di Tosho-gu [23], durante l’epoca feudale, e che era una delle più grandi... era larga meno di 6 metri. Il marciapiede non si distingueva dalla strada per le carrozze. I pedoni, i “Risciò”, le carrozze e i carretti tirati dai cavalli avanzavano saltellando. Spesso gli anziani o i ragazzi erano investiti. I negozi che affacciavano lungo le strade erano tutti di stile differente. Tra le librerie di libri usati, gli antiquari e i negozi di abiti di seconda mano, iniziarono ad apparire i ristoranti di anguille, di pesce crudo, le stanze da tè, le pasticcerie (**Wagashi-ya**). Qualche volta appariva lo stile europeo tra quello giapponese, ma per stile europeo si intendeva solo la colorazione delle case.

Sebbene il grande distretto di Tokyo prendesse sempre più la forma di un centro urbano, continuavano ad esistere molte foreste e colline (**Oka**). Alcune grandi case possedevano degli stagni semipieni nei loro giardini e di notte gli abitanti vedevano spesso passare dei **Tanuki** (tassi) e delle **Kitsune** (volpi) per le strade che si recavano a questi laghetti per bere. La regione di Tokyo era piuttosto ampia, ma solo cinque quartieri: Asakusa, Shitaya, Kanda, Kyo-bashi e Nihon-bashi meritavano il nome di città. Inoltre i quartieri non erano amalgamati tra di loro: ognuno rappresentava un centro attivo e indipendente. Così tra Kanda e Shitaya, nei dintorni del ponte Megane, non vi abitava nessuno. Lasciando Ueno, ci si trovava nell’oscurità e tra i campi coltivati si raggiungeva il tempio di Asakusa. Soltanto tre ponti attraversavano il fiume Sumida: Ryogoku-bashi, Eitai-bashi e Azuma-bashi. Tuttavia erano stati per la maggior parte del tempo in riparazione. D’altra parte vari traghetti erano in funzione, perfino a Ochanomizu.

### 3 Risciò e aneddoti

I principali mezzi del pubblico trasporto nella Tokyo del 1891-1892, erano degli orrendi battelli a vapore sul fiume Sumida, alcuni vecchi autobus e dei Risciò (**Jinriki-sha**: carrozzelle tirate da un uomo) [24]. I battelli sul fiume Sumida detti “battelli a vapore da 1 Yen”, per la loro tariffa, comparvero intorno al 1887. Quindi, verso il 1883, le università giapponesi, imitando quelle inglesi, iniziarono ad organizzare gare di canottaggio sul fiume Sumida tra Takeyano-watashi e il ponte Kototoi. Verso il 1874-1875 l’uso dell’autobus a due piani fu proibito a causa della sua pericolosità. Infatti le **Kamban** (insegne), sporgenti dai negozi, regolarmente ferivano la testa dei passeggeri ed inoltre lo stato delle strade era tale che gli autobus, a causa del loro centro di gravità troppo alto, spesso saltellavano fino a capovolgersi. Il Risciò fu il più comune mezzo di trasporto a quei tempi. Fu inventato in Giappone nel 1870 da un certo Yonosuke Izumi, nativo di Chikuzen, provincia a Sud (**Minami**) del Giappone.

Ma sicuramente l’importazione degli autobus fu alla base dell’idea [25]. Furono ideati dei Risciò a più sedili, ma quelli a uno o due posti furono i più usati per lungo tempo in virtù della praticità e rapidità. Un dottore spiegò i possibili pericoli di questi veicoli: <<Il Risciò appena ideato è realmente una magnifica invenzione. Ma, quando viene lanciato alla piena velocità, il o i passeggeri possono perdere il loro equilibrio e quindi urtarsi. Per evitare ciò sarebbe conveniente utilizzare solo quelli ad un posto>>.



Questo fa comprendere come in certi casi i portatori di Risciò non risparmiassero disagi ai loro passeggeri, così come loro non erano risparmiati dal cattivo stato delle strade. E' quasi inutile puntualizzare che non esistevano i pneumatici, i clacson e i parafranghi. Ciononostante, i Risciò, erano considerati come un'invenzione stupenda per la civiltà. Occorrevano due portatori forti ed abili per sollevare un palanchino, mentre una sola persona era sufficiente per il Risciò. Così tutti i giovani che non avevano altri lavori divennero portatori di questi mezzi.

Tra questi vi fu anche Sugata Sanshiro. La capote fu usata solo per proteggere i passeggeri dalla pioggia e non dal sole. Questo spiega le cartoline postali dell'epoca che riportavano i passeggeri sotto un grande parasole aperto. Una canzone popolare dell'epoca diceva: <<Due passeggeri in un veicolo ricoperto: Oh mio Dio, sono guancia a guancia! Tekkeretsu no pah!>> [26].

Il lavoro di portatore di Risciò era veramente penoso e gli uomini morivano generalmente giovani per un attacco di cuore. Il Risciò veniva bilanciato in qualche modo dagli uomini che, appoggiandosi sui manici lunghi, posizionati davanti al torace, potevano avere una buona andatura.

## Note

[22] La carne è sempre stata molto costosa, per mancanza di pascoli. A quel tempo (1882 circa) alcuni bovini erano stati venduti a 4 sterline per 2 libbre (0,900 kg. circa). Comunque è vero che sono massaggiati tutti i giorni, nutriti in modo particolare e abbeverati con birra e Sakè. Questa carne è di una qualità unica al mondo. Tutta la carne è venduta disossata.

[23] Il Tempio Toshogun è un tempio scintoista consacrato al culto degli antenati dello Shogun. La religione scintoista è il culto del **Tenno** (Imperatore; Re del Cielo; Sovrano Celeste), degli antenati e delle forze della natura. I preti scintoisti sono chiamati **Kannushi**.

[24] Veicolo piccolo e leggero con due ruote laterali tirato da un conducente, ora completamente scomparso in Giappone. Il conducente-corridore moriva giovane per infarto o per polmonite; una barra si trovava tra le aste lunghe per aiutarlo a tirare appoggiandosi al petto.

[25] E' divertente notare che, contrariamente all'opinione occidentale, i Risciò non precedettero gli altri mezzi di trasporto, ma arrivarono dopo. Prima c'era il **Kago** (palanchino, portantina) trasportata da 4, 8 o 16 uomini. Fu così anche in Cina. Ci si domanda come mai nell'estremo Oriente non si passasse alla ruota per i trasporti come invece avvenne per l'Occidente. Forse fu proibito da alcune classi privilegiate o forse la causa fu che il Giappone è molto montuoso.

[26] Tekkeretsu-no-pah: esclamazione volgare che è meglio non tradurre nell'equivalente occidentale.