

Asia Major

3

Comitato scientifico della collana

Pierluigi Valsecchi (direttore), Silvio Beretta, Axel Berkofsky,
Sandro Bordone, Valeria Piacentini, Guido Samarani

La città in Asia

Lecture critiche
degli spazi urbani antichi e moderni

a cura di
Gala Maria Follaco e Giulia Rampolla

viella

Copyright © 2018 - Viella s.r.l.
Tutti i diritti riservati
Prima edizione: novembre 2018
ISBN 978-88-3313-036-1

Il volume è stato realizzato con il contributo del Dipartimento Asia, Africa e Mediterraneo dell'Università degli Studi di Napoli L'“Orientale”



viella

libreria editrice
via delle Alpi, 32
I-00198 ROMA
tel. 06 84 17 758
fax 06 85 35 39 60
www.viella.it

Indice

GALA MARIA FOLLACO, GIULIA RAMPOLLA	
Introduzione	7
BRUNO GENITO	
Modelli e linee di sviluppo urbano tra Iran, Asia centrale e Cina	13
ROMOLO LORETO	
Dall'oasi alla città. Paesaggi urbani nell'Arabia preislamica	39
RAFFAELE ESPOSITO	
«Se ti dimentico, Gerusalemme, è per Tel Aviv».	
Raccontare le città di Israele	57
MARA MATTA	
<i>Calcutta Blues</i> : mappe sensoriali e percorsi della nostalgia nel dramma <i>Calcutta Kosher</i> di Shelley Silas	79
TOMMASO BOBBIO	
«Il più grande ghetto dell'Asia meridionale».	
Violenza e discriminazione tra storia e memoria in Ahmedabad, India (1970-2002)	105
SARA RONCAGLIA	
La fine di un mondo: trasformazioni del lavoro e metamorfosi degli spazi a Mumbai	129
GIULIA RAMPOLLA	
Lavori in corso: alienazione, nostalgia e disorientamento nella rappresentazione della metropoli cinese del nuovo secolo	155
MAURIZIO RIOTTO	
La città in Corea: momenti fra storia e mito	179

ANTONIO MANIERI	
Fondazioni di villaggi e costrutti retorici nei <i>fudoki</i> del periodo Nara (VIII sec.)	201
STEFANO ROMAGNOLI	
La città come mappa della memoria: <i>Watakushi no Tōkyō chizu</i> di Sata Ineko	215
GALA MARIA FOLLACO	
Dai canali alle ferrovie: metafore cangianti della Tōkyō moderna	229
Gli autori	243
Indice dei nomi e dei luoghi	247

Dai canali alle ferrovie: metafore cangianti della Tōkyō moderna

1. Introduzione

Tōkyō è la “capitale d’oriente” del Giappone¹ da quando, nel 1868, un editto imperiale stabilì che l’imperatore si sarebbe trasferito nella città fino ad allora chiamata Edo, la quale dunque sarebbe diventata a tutti gli effetti il centro delle attività politiche e diplomatiche del paese. Essa è una delle grandi metropoli mondiali costruite sull’acqua: il suo territorio è attraversato da decine di fiumi e canali e comprende interi quartieri edificati in aree sottratte al mare. Ma Tōkyō è oggi anche una città di terra, che vanta un efficiente sistema di trasporto su rotaia, con numerose compagnie che gestiscono la fitta rete delle ferrovie metropolitane, oltre a treni (*densha*) e una linea tranviaria, Arakawa toden, l’ultima superstite – e, a fasi alterne, minacciata di chiusura – tra le tante linee di tram che hanno contraddistinto il paesaggio urbano della capitale nella prima metà del Novecento.

Nella letteratura contemporanea ambientata a Tōkyō compaiono spesso treni e stazioni della metropolitana, il che ci suggerisce che la loro presenza nel tessuto urbano è pervasiva ed estremamente caratterizzante.² Allo stesso modo, i canali che definivano le geometrie cittadine tra la fine dell’epoca Tokugawa (1600-1868) e l’inizio dell’epoca Meiji (1868-1912), insieme con i battelli che affollavano la baia e i fiumi navigabili, costituiscono lo sfondo privilegiato delle arti figurative e della narrativa di quella fase storica.³ I due sistemi di trasporto e comunicazione hanno giocato un ruolo fondamentale nello sviluppo urbano ed economico di

1. Mentre Kyōto ne era la “capitale d’occidente” (*saikyō*).

2. Per una discussione sul rapporto tra tessuto urbano e rete di trasporto tokyoita e stili, forme e contenuti di alcuni esempi di romanzo giapponese contemporaneo si rimanda a Gala Maria Follaco, *The Quest for a Place to Be. Fictional Portrayals of Tokyo in contemporary Japanese Literature*, in «Interférences littéraires/Littéraire interferences», 13 (2014), pp. 103-114.

3. Chi scrive ha affrontato l’argomento in uno studio dedicato all’elaborazione letteraria delle acque cittadine in due autori particolarmente rappresentativi in tal senso, Kōda Rohan (1867-1947) e Nagai Kafū (1879-1959): Gala Maria Follaco, *Mondi d’acqua: il motivo del fiume nell’opera di Nagai Kafū*, in «L’acqua non è mai la stessa». *Le acque nella tradizione culturale dell’Asia*, a cura di Carolina Negri e Giusi Tamburello, Firenze, Olschki, 2009, pp. 179-190.

Tōkyō. Le approfondite ricerche di Jinnai Hidenobu⁴ sul *waterfront* della capitale giapponese hanno mostrato quanto forte sia stato l'impatto della riqualificazione delle aree portuali sulla vita della città, al punto che lo studioso considera proprio il passaggio da un'economia basata sull'acqua a una basata sulla "terra" la trasformazione principale cui la capitale è stata sottoposta nella transizione da Edo a Tōkyō.⁵ È comprensibile, quindi, che tali elementi del paesaggio urbano si prestino in maniera del tutto naturale ad assumere significati simbolici che vanno ben oltre la funzione che svolgono o che hanno svolto nella vita economica della città. Secondo Paul Waley, essi sono stati l'oggetto di pratiche di memoria centrali nella cultura del paese, in particolare nel periodo che va dagli anni Ottanta dell'Ottocento ai primi due decenni del Novecento. I canali, per esempio, hanno assunto di volta in volta lo *status* di luoghi deputati al piacere (basti pensare alle imbarcazioni utilizzate per raggiungere gli spazi dello *hanami*,⁶ o con le quali ci si spostava lungo il corso dei fiumi accompagnati da musica e dal canto delle *geisha*) e di vie di comunicazione, per essere infine sostituiti, appunto, dal trasporto su rotaia, divenuto un vero e proprio simbolo della modernità vista in un rapporto dialettico rispetto al passato; tali cambiamenti nella percezione di canali e ferrovie da parte degli abitanti di Tōkyō sarebbero dovuti, secondo Waley, al fatto che «conceptualisations of the objects that form our material surroundings are fluid, dependent on our memories»;⁷ Waley assegna, dunque, un ruolo cruciale proprio all'individuo, l'uomo, che attraverso il ricordo fa esperienza del paesaggio.

Nel rapporto tra uomo e paesaggio, in effetti, il primo svolge sempre una parte attiva. Oswald Spengler, nella sua monumentale riflessione sulla storia (e il declino) della civiltà occidentale, pubblicata a partire dal 1918, fa coincidere la storia del mondo con quella della città,⁸ indissolubilmente legata al commercio («il mercato dà luogo alla città»,⁹ scrive) e, soprattutto, definisce la città un «fenomeno elementare dell'esistenza umana».¹⁰ Sulle idee di Spengler si basa, in parte, il lavoro di Robert Park, sociologo urbano tra i fondatori della scuola di Chicago, nel suo studio seminale sulla città, dove afferma: «[...] the city is rooted in the habits and customs of the people who inhabit it. [...] It is the structure of the city

4. Si veda, per esempio, Jinnai Hidenobu, *Mizube toshi: Edo Tōkyō no wōtāfuronto tanken*, Tōkyō, Asahi shinbunsha, 1989; *Mizube kara toshi o yomu: shūin de sakaeta minatomachi*, a cura di Jinnai Hidenobu e Okamoto Satoshi, Tōkyō, Hōsei daigaku shuppankyoku, 2002; Jinnai Hidenobu, *Tokyo: A Spatial Anthropology*, trad. di Kimiko Nishimura, Berkeley, University of California Press, 1995. Sulla transizione Edo-Tōkyō con riferimento all'acqua si veda anche Rosa Caroli, *Tokyo segreta. Storie di Waseda e dintorni*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2012, pp. 19-44.

5. Jinnai, *Tokyo: A Spatial Anthropology*, p. 147.

6. Tradizionale usanza di osservare i fiori, soprattutto di ciliegio, quando sono in piena fioritura.

7. Paul Waley, *By Ferry to Factory: Crossing Tokyo's Great River into a New World*, in *Japanese Capitals in Historical Perspective*, a cura di Nicolas Fiévé e Paul Waley, New York, Routledge, 2003, p. 229.

8. Oswald Spengler, *Il Tramonto dell'Occidente*, a cura di Rita Calabrese Conte, Margherita Cottone e Furio Jesi, trad. di Julius Evola, Parma, Guanda, 2008², p. 785.

9. Ivi, p. 1363.

10. Ivi, p. 777.

which first impresses us by its visible vastness and complexity. But this structure has its basis, nevertheless, in human nature, of which it is an expression».¹¹ Ancora, il rapporto tra spazio urbano e presenza umana è stato posto in risalto da Jane Jacobs, che nel 1958 sottolineava la necessità di progettare città il cui elemento centrale fossero le persone e non gli edifici.¹² E sempre l'uomo è centrale nella teoria di Henri Lefebvre, che riconosce come tale uno spazio urbano solo allorché esso sia “vissuto” dalle persone: nello *espace vécu*, in altre parole, è l'attività umana a produrre relazioni e significati, dunque a dare origine alla dimensione poetica ed emotiva che costituisce il luogo del quotidiano.¹³

Data questa necessaria relazione, secondo la quale è l'uomo a conferire un senso allo spazio urbano che, pertanto, deve rispondere in prima istanza a necessità e logiche umane, non sorprende che i significati attribuiti ai paesaggi delle città si diversifichino anche radicalmente nel corso della storia. La memoria, come osserva Waley, è fluida, e fluide sono le metafore. Nel presente contributo si fa riferimento al concetto di “metafora” nell'accezione elaborata da Lakoff e Johnson nel loro seminale studio sul tema, *Metaphors we live by* (1980). I due studiosi considerano infatti la metafora come un elemento fondamentale della relazione tra uomo e realtà; la metafora è pervasiva poiché, come il linguaggio, il sistema concettuale che è alla base della conoscenza del mondo ha natura metaforica. Lakoff e Johnson sottolineano l'organizzazione metaforica dei concetti, dimostrando che essi condividono spesso la struttura di altri, anche facenti capo a campi molto diversi, e tale organizzazione è finalizzata a una migliore comprensione di fenomeni spesso troppo distanti dalla quotidiana esperienza perché l'uomo li possa cogliere senza il ricorso a questo genere di associazioni. Ma le metafore non sono un corpus fisso e predefinito: nuove metafore si generano continuamente, modificando anche la percezione della realtà.¹⁴

2. Canali e ferrovie

I canali, navigabili e non, che attraversano Tōkyō formano, insieme ai binari di tram e ferrovie, un fitto reticolo entro le cui maglie si svolge la vita dei cittadini della capitale giapponese, ma non solo: tale reticolo costituisce la struttura stessa in cui l'esperienza, e quindi la conoscenza, della città è organizzata. L'accurata ricerca di Alisa Freedman ha dimostrato, anche attraverso l'analisi di alcune opere letterarie, quanto la diffusione del trasporto su rotaia abbia influenzato il

11. Robert E. Park, *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment* [1925], in *The City*, a cura di Robert E. Park, Ernest W. Burgess e Roderick D. McKenzie, Chicago, The University of Chicago Press, 1967, p. 4.

12. Jane Jacobs, *Downtown is for People* [1958], in *The Exploding Metropolis*, a cura di William H. Whyte, Berkeley, University of California Press, 1993, p. 160.

13. Henri Lefebvre, *La Production de l'espace* [1974], Paris, Anthropos, 2000, p. 49.

14. George Lakoff, Mark Johnson, *Metaphors we live by* [1980], London, The University of Chicago Press, 2003, p. 157.

rapporto tra persone e realtà circostante (comprese le altre persone) nel Giappone moderno.

Train travel changed the nature of “seeing” and transformed the ways people viewed the landscape and, significantly, each other. In the confined space of the passenger car, strangers were forced either to look at the people sitting or standing in close proximity or to find means of avoiding eye contact. This experience, the first of its kind in Japanese history, made people realize, whether they pondered it or not, that they were part of a shared urban experience. Ferry and boat travel had created such circumstances in the Edo period but did not allow for people representing different strata of society to mix in the same way as inner-city trains. Rides on Tokyo vehicles had the psychological effect of causing individuals to feel like members of an undifferentiated mass and triggered their search for ways to distinguish themselves from the crowd or to find their places in it.¹⁵

All'interno delle carrozze di treni e tram (nelle prime decadi del XX secolo, in giapponese si usava il medesimo termine, *densha*, per indicare sia gli uni sia gli altri, mentre nel dopoguerra si diffuse la consuetudine di indicare i tram con la definizione *romen densha*¹⁶), i passeggeri erano obbligati a condividere uno spazio ridotto per lunghi intervalli di tempo, oltre che a restare esposti allo sguardo degli altri viaggiatori. Se questa condizione, come ha sottolineato Freedman, ha favorito l'emergere di una visione del sé come parte di un'unica esperienza urbana, è opportuno sottolineare che essa ha incoraggiato, e in modo decisivo, la pratica di osservazione descritta da Walter Benjamin (1892-1940) come «fantasmagoria del *flâneur*». Secondo Benjamin, uno dei comportamenti tipici di quella figura rappresentativa della modernità che è il *flâneur* consiste proprio nel «leggere dai volti il mestiere, l'origine e il carattere».¹⁷ In molte opere narrative della letteratura giapponese del primo Novecento, il passaggio in treno o in tram all'interno del perimetro urbano si configura come la transizione da una dimensione a un'altra,¹⁸ ovvero come un momento di sospensione, l'indice di una temporalità diversa in cui il soggetto è contestualmente solo e in mezzo agli altri, avulso dal contesto

15. Alisa Freedman, *Tokyo in Transit: Japanese Culture on the Rails and Road*, Stanford, CA, Stanford University Press, 2011, p. 16.

16. Ivi, p. 5.

17. Walter Benjamin, *I «passages» di Parigi*, a cura di Rolf Tiedemann, Torino, Einaudi, 2007, p. 480.

18. In riferimento alle opere *Kōya hijiri* (*Il monaco del Monte Kōya*, 1900) di Izumi Kyōka (1873-1939), *Kusamakura* (*Il guanciale d'erba*, 1906) di Natsume Sōseki (1867-1916), *Izu no odoriko* (*La danzatrice di Izu*, 1926) di Kawabata Yasunari (1899-1972) e *Otogizōshi* (*Storie di fantasia*, 1945) di Dazai Osamu (1909-1948), lo studioso Satō Yoshio ha formulato una suggestiva definizione della struttura narrativa considerandola il prodotto di quattro fasi distinte, ovvero il rifiuto della realtà, il rito di passaggio, la tensione utopica e il ritorno alla realtà. La seconda fase, nelle narrazioni ambientate in contesti urbani, è generalmente rappresentata dallo spostamento fisico da una parte all'altra della città, e tale spostamento si verifica non di rado proprio mediante un mezzo di trasporto. Si veda Satō Yoshio, *Bungaku no fūkei, toshi no fūkei. Kindai Nihonbungaku to Tōkyō*, Tōkyō, Sōkyū shorin, 2010, pp. 38-39.

urbano in cui vive e quindi posto a una distanza sufficiente per poterne cogliere aspetti cruciali.

Il ricorso all'immagine di treni e battelli a vapore come metafora della modernità è una caratteristica comune a diversi scrittori sin dall'inizio dell'epoca Meiji. Il passaggio da un'economia fondata sul trasporto via acqua a una fondata sul trasporto su rotaia ha condotto, in molti casi, a tentativi di valorizzazione del ruolo dei canali all'interno della vita non solo economica, appunto, ma anche sociale e culturale della città. Ne è certamente un esempio l'opera di Kōda Rohan (1867-1947), che in *Mizu no Tōkyō* (*La Tōkyō dell'acqua*, 1902) sottolinea con decisione il rapporto vitale che da sempre intercorre tra l'acqua e la nuova capitale giapponese, tracciando una cartografia personale, quasi una mappa cognitiva della città, le cui coordinate essenziali sono proprio fiumi e altri corsi d'acqua. La bellezza di Tōkyō, secondo Rohan, è indissolubilmente legata ai suoi scorci fluviali, che in *Mizu no Tōkyō* passa in rassegna distinguendo una struttura, una relazione tra essi. Vi è infatti una sorta di gerarchia: egli scrive che si deve cominciare dal Sumida per poi spostarsi gradualmente verso il mare. Si può asserire che tale organizzazione spaziale rifletta la tendenza, dimostrata da Evelyn Schulz in riferimento ad altre opere dell'autore, a considerare la città un organismo sociale, vivente e caratterizzato da una interconnessione tra le singole parti, conformemente a un principio taoista di ordine e armonia che egli contrappone al "caos" dei tempi moderni.¹⁹

Gli scritti di Rohan, e *Mizu no Tōkyō* in particolare, costituiscono senz'altro una testimonianza importante della percezione che gli *edokko*, gli autoctoni, nativi del nucleo originario della città, avevano del tessuto urbano in trasformazione della Tōkyō di epoca Meiji. Con la propria opera, questo autore ha formulato una teoria critica degli spazi urbani che tiene in considerazione il vissuto degli abitanti, il sostrato culturale e le influenze esterne. L'enfasi sui corsi d'acqua, in particolare, è mirata a sottolineare, in una fase storica in cui era messa in discussione, la centralità di un elemento del paesaggio che nell'immaginario degli *edokko* prima e dei *tokyoiti* poi era legato sia a finalità ludiche sia di comunicazione e commerciali.

3. Reti poetiche e distanze da colmare

È opportuno, a questo punto, prendere in esame testi nei quali si possa osservare un uso più specificamente metaforico delle trasformazioni della città. Spunti particolarmente significativi in tal senso provengono dall'analisi di alcune opere di due autori il cui contributo alla formazione e trasmissione di un'immagine per molti versi iconica della città è stato fondamentale e che, cia-

19. Evelyn Schulz, *The Past in Tokyo's Future: Kōda Rohan's Thoughts on Urban Reform and the New Citizen in Ikkoku no shuto (One nation's capital)*, in *Japanese Capitals in Historical Perspective*, p. 292.

scuno a proprio modo, hanno utilizzato treni, tram e imbarcazioni a vapore in chiave allegorica e simbolica, e spesso come vere e proprie funzioni della narrazione: Higuchi Ichiyō (1872-1896) e Nagai Kafū (1879-1959). Si tratta di due figure centrali del canone moderno giapponese e forse le più legate alla città di Tōkyō. Estremamente diversi per estrazione sociale, per studi e per esperienze di vita, Ichiyō e Kafū sono accomunati dalla marcata predisposizione a cogliere il *genius loci* degli spazi urbani, e le loro rappresentazioni dei quartieri popolari di Tōkyō hanno giocato un ruolo fondamentale nella costruzione dell'immaginario relativo a questi luoghi.²⁰

Nell'opera di Higuchi Ichiyō, sono soprattutto i treni a rivestirsi di significati simbolici, e ciò si verifica in varie occasioni, sia nei racconti sia nei diari. In un passo del diario *Chiri no naka (Tra la polvere)* datato 1° dicembre 1893, per esempio, la scrittrice esprime il proprio pensiero in merito ai nuovi stili di scrittura allora in voga, e tra le sue considerazioni di natura estetico-letteraria si legge: «[...] credo che nel mondo dei treni [*densha*] e delle navi a vapore non sia più possibile restare legati alla vecchia regola delle trentuno sillabe del *tanka* come a un carro trainato da buoi».²¹ La formula usata da Ichiyō per trasmettere il significato di “modernità” contiene, dunque, entrambi i termini di interesse nel presente studio, ferrovie e corsi d'acqua, sottolineandone il potenziale simbolico. Ancora, nel finale del racconto *Yamiyo (Una notte buia, 1893)* la voce narrante commenta la misteriosa scomparsa dei personaggi di Oran, Naojirō, Sasuke e Osoyo con la frase: «Ormai i treni viaggiano per tutto il paese e il mondo diventa sempre più grande».²² Si tratta, in quest'ultimo caso, di un riferimento tutt'altro che incidentale, poiché nell'economia della narrazione le figure scomparse rappresentano, insieme alla residenza di Oran, dove vivono, una sorta di astrazione dalla società contemporanea. Maeda Ai ha infatti considerato lo spazio narrativo di *Yamiyo* in una prospettiva dualistica che vede da un lato il mondo della modernità, sul quale domina l'ideologia del *risshin shusse*, dell'affermazione sociale, e la Tōkyō “luminosa” del *bunmei kaika* (civiltà e progresso), e dall'altro la casa di Oran, un regno del buio e della morte abitato da figure legate al passato e incapaci di adattarsi al presente.²³ Il commento della voce narrante, dunque, oltre ad alludere al fatto che sia più semplice far perdere le proprie tracce in un mondo i cui confini risultano sensibilmente allargati, rispetto al passato, in seguito al

20. Nell'importante studio di Cecilia Segawa Seigle sul quartiere dei piaceri di Yoshiwara, così come nel più recente contributo di Cynthia Gralla sul *demimonde*, per esempio, i testi di entrambi gli autori completano spesso la documentazione relativa alla storia e alle dinamiche di tali quartieri. Si vedano Cecilia Segawa Seigle, *Yoshiwara. The Glittering World of the Japanese Courtesan*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 1993 e Cynthia Gralla, *The Demimonde in Japanese Literature: Sexuality and the Literary Karyūkai*, Amherst, Cambria Press, 2010.

21. Higuchi Ichiyō, *L'ultimo dell'anno e altri racconti*, a cura di Gala Maria Follaco, Roma, Aracne, 2016, p. 56.

22. Ivi, p. 110.

23. Maeda Ai, *Text and the City: Essays on Japanese Modernity*, a cura di James A. Fujii, Durham, Duke University Press, 2004, pp. 173-175.

massiccio sviluppo dei sistemi di trasporto, suggerisce che la dimensione spazio-temporale in cui si svolgeva l'esistenza di Oran, ormai, non esiste più. Anche in *Yuku kumo* (*Nuvole in fuga*, 1895), pubblicato due anni più tardi, il treno assume una funzione simile all'interno della narrazione. I protagonisti del racconto sono Onui, una ragazza che vive a Tōkyō con la propria famiglia, gli Uesugi, e Keiji, che ha preso in affitto una stanza presso di loro ed è l'erede di un importante signore di Ōfuji, nella prefettura di Yamanashi. Timida e riservata, Onui vive sotto una campana di vetro la cui espressione metaforica è il cucito, attività alla quale la giovane è dedita e che ricorda anche nel nome (Onui, infatti, rimanda al verbo *nuu*, il cui significato è, appunto, "cucire"); nell'universo narrativo di Ichiyō, il cucito ha una decisa connotazione simbolica, come già osservato da Minemura Chizuko,²⁴ poiché si lega alla condizione di immobilità sociale tipica delle donne dell'epoca (a cui l'autrice è solita contrapporre la scrittura e lo studio). La prefettura di Yamanashi, da cui proviene Keiji e verso cui poi fa ritorno (non prima di aver confessato il proprio amore a Onui, mettendo a rischio la stabilità emotiva della giovane donna), è un'area ad alta densità di *meisho*, i "luoghi famosi" della poesia classica che, pertanto, fanno capo a una tradizione sedimentata nel corso dei secoli e che in larga parte si contrapponeva alla Tōkyō moderna. Così Ichiyō racconta il viaggio di Keiji fino a Ōfuji:

Nelle prime ore di un giorno di primavera si lasciò alle spalle Tōkyō e i suoi sentimenti. Prese un riscio fino a Shinjuku, poi un treno fino a Hachiōji, quindi salì su una carrozza trainata da cavalli e in breve tempo superò il valico di Kobotoke, poi Uenohara, Tsurukawa, Notajiri, Inume, Torisawa. Quando fu giunto nei pressi del Saruhashi si fermò per la notte e, anche se non sentiva urlare le scimmie, il gorgoglio del fiume Fuefuki disturbò i suoi sogni, gli fece torcere le budella. A Katsunuma ricevette una cartolina, quattro giorni dopo inviò due lettere con il timbro di Shichiri, una delle quali, piuttosto lunga, era indirizzata a Onui. E fu così che Keiji diventò un abitante del villaggio di Ōfuji.²⁵

A mano a mano che Keiji si allontana da Tōkyō, la modernità sembra svanire dall'orizzonte, come se il tragitto dalla capitale a Ōfuji fosse un viaggio a ritroso nel tempo. Tale effetto è ottenuto sia attraverso i rimandi intertestuali (tali sono, infatti, i riferimenti ai diversi luoghi, che nella maggior parte dei casi sono *meisho*, quindi evocano situazioni poetiche note al lettore che abbia familiarità con la letteratura classica), sia nella ricostruzione dei vari spostamenti e dei mezzi utilizzati. Il riscio, tipico dei percorsi brevi all'interno dei confini urbani, viene sostituito dal treno che da Shinjuku porta Keiji fino a Hachiōji, l'ultima stazione della città di Tōkyō. Da questo momento in poi, il viaggio si svolge con una carrozza trainata da cavalli, a sottolineare il progressivo allontanamento dalla modernità. Nel corso della narrazione, si fa più volte riferimento alla scarsa frequenza dei treni per rimarcare la distanza fisica tra le due zone del Giappone, che appare quasi come un divario incolmabile tra due mondi. Tra Onui, residente nel-

24. Minemura Chizuko, *Ichiyō bungaku no kenkyū*, Tōkyō, Iwanami shoten, 2006, p. 27.

25. Higuchi, *L'ultimo dell'anno e altri racconti*, pp. 143-144.

la capitale ma costretta entro i confini della propria condizione di donna, e Keiji, che una volta ritornato al villaggio si adegua ai vecchi schemi e quindi accetta la professione e la moglie che la famiglia gli ha imposto, si frappone l'immagine del treno, metafora di una modernità più adatta a separare che a ricongiungere. A tale utilizzo del motivo del treno sottende pertanto una visione fortemente critica della modernizzazione, che è evocata come fenomeno superficiale ma dagli effetti concreti, poiché esercita un'influenza notevole sulla vita delle persone ma senza essere realmente in grado di sottrarle al peso di convenzioni e rapporti percepiti come restrittivi e opprimenti.

4. *Modernità e nostalgia del densha*

Vent'anni dopo la morte di Ichiyō, sul finire dell'epoca Meiji, treni e tram figuravano ancora, nelle narrazioni, come immagini di inequivocabile modernità alle quali, però, non sempre erano sottesi intenti così critici. Kurihara Namie ha recentemente discusso l'uso di tale motivo nella produzione per l'infanzia di Yosano Akiko (1878-1942), facendo emergere un aspetto di ulteriore interesse anche ai fini della presente analisi: per Yosano, originaria di Sakai (Ōsaka) e trasferitasi a Tōkyō all'età di vent'anni, i *densha* non costituivano soltanto un simbolo dei tempi moderni, ma erano strettamente legati al paesaggio della capitale giapponese. Nei numerosi racconti per l'infanzia che l'autrice ha scritto nel periodo a cavallo tra la fine dell'epoca Meiji e l'inizio dell'epoca Taishō, infatti, si osserva un uso sistematico di toponimi e *meisho* tokyoiti evidentemente finalizzati a restituire un'immagine immediatamente riconoscibile della città, e, secondo Kurihara, treni e tram trasmettono un'idea di novità e testimoniano il vivo interesse e la curiosità di Yosano verso tale aspetto del paesaggio urbano.²⁶ Quest'analisi incoraggia però un'ulteriore riflessione sul ruolo che la scrittrice attribuiva al *densha*: esso non è soltanto un simbolo del nuovo che avanza, ma rappresenta un elemento costitutivo del paesaggio e lo contraddistingue, ne diventa un'icona. Per Yosano, che non essendo nata nella capitale riesce a guardarla con freschezza maggiore, Tōkyō è una città nuova, e treni e tram sono tra gli elementi che la rendono riconoscibile, non meno dei *meisho* e dei toponimi in genere.

Sia nell'opera di Higuchi Ichiyō sia in quella di Yosano Akiko, quindi, pur assolvendo a funzioni narrative differenti, il motivo del treno/tram coincide con una delle tante rappresentazioni della modernità.

A questo proposito è interessante notare come, molti anni dopo, lo scrittore e traduttore Yoshida Ken'ichi (1912-1977) abbia fatto ricorso all'immagine del *densha* in senso diametralmente opposto nel romanzo *Tōkyō no mukashi* (*La Tōkyō di ieri*, 1974). Nell'incipit, infatti, Yoshida scrive: «Questa storia risale a

26. Kurihara Namie, *Yosano Akiko no tanpen dōwa ni okeru Tōkyō no machi – Shōwa yonjūendai o chūshin ni*, in *Nihonbungaku no kūkan to jikan: fūdo kara no apurōchi*, a cura di Nihonbungaku fūdo gakkai, Tōkyō, Bensei shuppan, 2015, pp. 218-228.

quando vivevo a Hongō Shigaraki-chō. Potrei dire che allora davanti all'Università Imperiale transitavano ancora i tram [*densha*], ma i tram, come l'Università Imperiale, c'erano anche dopo la guerra, quindi non mi aiutano a definire l'epoca». ²⁷ Nel negare che il tram possa costituire un rimando efficace all'epoca storica in cui è ambientato il proprio racconto, l'autore di fatto ne conferma il potenziale simbolico, lasciando intendere che, in linea di principio, il riferimento a un tempo in cui «transitavano ancora i tram» sarebbe sufficiente a evocare il passato. Tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio dei Settanta del Novecento il numero dei tram, a Tōkyō, si ridusse sensibilmente come conseguenza del rapido aumento della densità di popolazione nel perimetro della capitale e dello sviluppo della rete di autobus e treni metropolitani sotterranei, così che gli ormai obsoleti *romen densha* si trasformarono in un'immagine fortemente nostalgica, ²⁸ non a caso evocata anche da Yoshida. Per quanto riguarda *Tōkyō no mukashi*, in particolare, l'autore vuol mettere in evidenza come le trasformazioni del tardo Shōwa (1926-1989) possano risultare più radicali addirittura di quelle verificatesi nel dopoguerra, la cui continuità rispetto al passato è simboleggiata dal persistere dei tram all'interno del paesaggio. È bene poi sottolineare che Yoshida si riferisce al tram utilizzando la vecchia espressione, *densha*, invece di *romen densha*, che, come già ricordato, si era diffusa nel dopoguerra e distingueva i tram dai treni a corto, medio o lungo raggio: tale scelta lessicale pare quanto mai appropriata, se si considera che sono proprio le fasi storiche che precedono e seguono la Seconda guerra mondiale che egli sembra voler confrontare nel proprio romanzo.

5. Honjo Ryōgoku: *Nagai Kafū e Akutagawa Ryūnosuke*

Al fine di comprendere la metamorfosi che ha interessato l'immagine del *densha* trasformandola, da icona moderna, in un simbolo del passato, l'opera di Nagai Kafū offre preziosi spunti di riflessione. Negli scritti di questo autore si osserva un uso dei due motivi, del treno/tram e del battello, che pone in relazione diretta lo spazio urbano, la memoria collettiva e l'esperienza individuale. Per quanto concerne la scrittura della metropoli, ciò che differenzia Kafū ²⁹ dagli altri autori della sua generazione, oltre a una spiccata predilezione per le ambientazioni cittadine, è sostanzialmente riassumibile in due punti. Innanzitutto, egli ha vissuto un'esperienza di soggiorno all'estero molto più lunga e variegata della maggior parte degli scrittori del proprio tempo; in secondo luogo, è stato un autore longevo, nato poco più di una decade dopo la Restaurazione e morto

27. Yoshida Ken'ichi, *Tōkyō no mukashi*, Tōkyō, Chūō kōronsha, 1974, p. 3.

28. Miyoshi Yoshizō, *Yomigaeru Tōkyō: toden ga hashitta Shōwa no machikado*, Tōkyō, Gakken publishing, 2010, p. 4.

29. Chi scrive ha dedicato uno studio alla poetica urbana di Nagai Kafū ponendo in relazione l'esperienza all'estero e la scrittura del *genius loci* di Tōkyō. Si veda Gala Maria Follaco, *A Sense of the City: Modes of Urban Representation in the Works of Nagai Kafū (1879-1959)*, Leiden e Boston, Brill, 2017.

nel periodo in cui Tōkyō si preparava a ospitare le Olimpiadi del 1964. Ha avuto, quindi, occasione di assistere in prima persona ai numerosi cambiamenti che si sono verificati nel tessuto urbano della capitale tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX, e di concepirli in un'ottica più ampia rispetto alla maggioranza dei propri concittadini, forte dell'esperienza negli Stati Uniti – dove poté vedere città come Seattle, Chicago e New York – e in Francia – vivendo a Lione e visitando Parigi. Il lungo soggiorno negli Stati Uniti, in particolare, ha contribuito in maniera sostanziale a forgiare la sensibilità urbana dell'autore. È stato infatti proprio nei grandi centri americani, come ha osservato Minami Asuka, che Kafū ha acquisito piena consapevolezza delle caratteristiche architettoniche di metropoli moderne quali Chicago e New York e delle rispettive realtà sociali, il che gli ha permesso di individuare il «proprio posto» di osservatore nello spazio della città³⁰ e ha favorito, potremmo aggiungere, l'emergere di una visione dell'urbano come entità “altra” da sé: un termine di confronto non diverso, per esempio, dagli stranieri d'oriente e d'occidente incontrati nei quartieri multietnici di Seattle e New York o dai lavoratori immigrati di Tacoma, giapponesi come lui ma di una classe sociale differente.

Rispetto al motivo del treno nella letteratura di Kafū, Minami ha individuato già nelle opere della fase giovanile della sua produzione, il cosiddetto “periodo zolaista”, cioè quello in cui è più evidente l'influenza della poetica di Émile Zola (1840-1902), specifici significati simbolici. Secondo la studiosa, infatti, l'incipit di *Yashin* (*Ambizione*, 1902), che descrive la partenza di un treno a vapore dalla stazione di Yokohama, suggerisce un'analogia tra le immagini di velocità e forza associate al convoglio, ai suoni che emette, al fumo e al suo aspetto imponente, e lo spirito ruggente del giovane uomo desideroso di farsi strada nel mondo;³¹ ancora, la divisione in scompartimenti di prima e seconda classe simboleggia le differenze sociali, mentre l'andirivieni di passeggeri che salgono e scendono a ogni fermata amplifica la sensazione del protagonista di essere uno tra tanti, solo in mezzo a una moltitudine anonima.³² In questo senso, l'esperienza del treno coincide con il quadro tracciato da Freedman. *Yashin* è soltanto un esempio dell'uso narrativo di questo motivo all'interno della vasta produzione dell'autore, tuttavia si riveste di particolare interesse poiché i significati simbolici ipotizzati da Minami non escludono – anzi, accentuano – la relazione metaforica che intercorre fra l'immagine del treno e la modernizzazione. Del resto, è opportuno sottolineare che un tale utilizzo del motivo del treno è perfettamente in linea con la fase della carriera di Kafū cui il romanzo risale: come notato per esempio da Remo Ceserani, a treni e, soprattutto, locomotive, anche nell'opera di Zola si associano immagini di movimento e dinamismo atte a evocare atmosfere moder-

30. Minami Asuka, *Nagai Kafū no Nyūyōku, Pari, Tōkyō: zōkei no kotoba*, Tōkyō, Kanrin shobō, 2007, pp. 76-89.

31. Ivi, pp. 22-24.

32. *Ibidem*.

ne.³³ Affine al mondo letterario del maestro del Naturalismo francese, quindi in linea con stilemi, registri e modalità descrittive da cui Kafū avrebbe progressivamente preso le distanze negli anni successivi, la narrazione ruota inoltre intorno a un termine, *yashin*, che all'epoca era percepito come strettamente collegato alla logica di successo personale su cui si fondava il *risshin shusse*, un concetto che, sin dalla Restaurazione, aveva presentato non pochi problemi di interpretazione.³⁴ Nel passo preso in esame da Minami, dunque, un elemento nuovo del paesaggio urbano si riveste di significati simbolici che, benché ispirati dalle letture dell'autore, rimandano sia alla realtà socio-culturale del Giappone del tempo, sia alla situazione personale del protagonista.

Nella produzione, diaristica³⁵ come narrativa,³⁶ relativa agli anni trascorsi negli Stati Uniti e in Francia, si osserva un graduale arricchimento delle potenzialità espressive insite nel motivo del treno e degli altri mezzi di trasporto; treni e imbarcazioni, infatti, appaiono in queste opere non soltanto in quanto simboli, ma anche in virtù del loro *status* di – come li definirebbe Foucault – eterotopie.³⁷ Spazi, cioè, in grado di collegare esperienze di per sé incompatibili fra loro (il teatro, il cinema, il giardino, i mezzi di trasporto come la nave – luogo chiuso in mare aperto –, le colonie, lo specchio), nei quali si può essere al contempo presenti e assenti, “qui” e “altrove”, spazi che «sospendono, neutralizzano o invertono»³⁸ l'insieme delle relazioni che costituiscono la realtà storica cui appartengono. Nelle storie americane e francesi, oltre che nel *Saiyūnisshishō*, treni e imbarcazioni figurano innanzitutto come spazi di sospensione, a bordo dei quali i personaggi fanno esperienza di una dimensione altra che può coincidere di volta in volta con il ricordo del tempo dell'infanzia, con la memoria delle letture fatte o con il sogno e la *rêverie*, e spesso ciò si riflette direttamente nel testo sotto forma di una scrittura più o meno impalpabile.

È nella produzione successiva al ritorno in Giappone (1908), tuttavia, che il ricorso a queste metafore si presta a una lettura più decisamente critica.

Il già citato Paul Waley ha considerato il racconto *Botan no kyaku* (*Al giardino delle peonie*, 1909)³⁹ come un esempio di scrittura nostalgica dello spazio di Tōkyō in cui un ruolo cruciale è assegnato proprio all'immagine dell'imbar-

33. Remo Ceserani, *Treni di carta: l'immaginario in ferrovia, l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002, p. 126.

34. Donald Keene, *Dawn to the West: Japanese Literature of the Modern Era. Fiction*, New York, Columbia University Press, 1998, p. 61.

35. *Saiyūnisshishō* (*Diario di un viaggio in Occidente*, 1919).

36. *Amerika monogatari* (*Storie americane*, 1908) e *Furansu monogatari* (*Storie francesi*, 1909).

37. Michel Foucault, *Des espaces autres. Hétérotopies*, in «Architecture, Mouvement, Continuité», 5 (1984), p. 47.

38. *Ibidem*.

39. La traduzione italiana di *Botan no kyaku*, come quelle di *Sumidagawa* e *Bokutō kidan*, citati più avanti, sono contenute in Nagai Kafū, *Al giardino delle peonie e altri racconti*, a cura di Luisa Bienati, Venezia, Marsilio, 2000.

cazione a vapore.⁴⁰ Per lo studioso, è a partire dalla prima decade del Novecento, quando i battelli adibiti al trasporto passeggeri iniziano a diminuire, che tale immagine assume, nella letteratura, significati simbolici ben precisi. Per Akutagawa Ryūnosuke (1892-1927), ad esempio, la progressiva scomparsa delle imbarcazioni dal paesaggio urbano era l'espressione visibile della cancellazione del passato dall'orizzonte culturale dei propri concittadini.⁴¹ Nel testo *Honjo Ryōgoku* (*Honjo e Ryōgoku*), pubblicato sul «Tōkyō nichinichi shinbun» tra maggio e giugno del 1927, lo scrittore passa in rassegna l'area a Est del Sumida rilevando i cambiamenti sopravvenuti e confrontandone lo stato attuale con il tempo della propria infanzia. In questo *zuihitsu*, l'enfasi è posta, più che sull'ammodernamento sistematico del tessuto urbano, sugli effetti devastanti del grande terremoto del 1923. Concentrandosi sui quartieri di Honjo e Ryōgoku, luoghi a cui è legato da molti ricordi, Akutagawa va alla ricerca di punti di riferimento che talvolta trova (è il caso dei ponti di ferro che sono uguali a com'erano prima del terremoto⁴²) e talaltra, come nel caso del traghetto Fujimi, non riesce più a rintracciare:

All'improvviso mi ricordo che da queste parti una volta c'era il "traghetto Fujimi". Ma mi guardo intorno e non distinguo alcun luogo che sembri una rimessa. Proprio in quel momento vedo un gruppo di giovani sulla trentina fermi su un lato della strada e provo a chiedere loro se lì in zona ci sia o meno una rimessa. Ma non hanno mai sentito parlare del "traghetto Fujimi", né tantomeno sanno che lì c'era la rimessa.⁴³

È particolarmente significativo il fatto che, all'epoca, Akutagawa aveva trentacinque anni, un'età non poi così distante da quella degli uomini a cui ha chiesto informazioni. È evidente che per lo scrittore, nel 1927, i traghetti erano ormai un elemento costitutivo della Tōkyō del passato.

In *Botan no kyaku*, un racconto che è ambientato nella stessa zona descritta da Akutagawa, ma nel 1909, quindi prima che i traghetti cominciassero a sparire, Nagai Kafū assegna al paesaggio fluviale e alle imbarcazioni un significato simile. I personaggi di questa breve storia sono un intellettuale e una *geisha* che, dopo aver trascorso la notte insieme, decidono di andare a vedere le peonie di Honjo, da sempre celebrate per la loro bellezza, e quindi prendono un traghetto in direzione di Ryōgoku. Sullo sfondo del dialogo tra i due, figure per molti versi anacronistiche – un intellettuale nostalgico lui, una *geisha* che sembra incarnare l'essenza stessa del passato lei –, si osserva un paesaggio urbano in rapida trasformazione, dominato dall'immagine della fabbrica e del fumo. È proprio l'accostamento di questi due elementi, l'imbarcazione e la fabbrica, che trasmette al lettore il senso dell'incongruenza, del divario tra antico e moderno che, nella visione dell'autore, minava alle fondamenta il processo di modernizzazione giapponese; ma il motivo di interesse maggiore, in questo racconto, risiede proprio nel fatto che tale

40. Waley, *By Ferry to Factory*, p. 223.

41. Ivi, p. 220.

42. Akutagawa Ryūnosuke, *Honjo Ryōgoku* [1927], in *Gendai Nihonbungaku zenshū*, Tōkyō, Chikuma shobō, 1953, XXVI, p. 371.

43. Ivi, p. 372.

incongruenza è colta mentre il processo che l'ha generata è ancora in corso. A differenza di Akutagawa, che scrive quando i traghetti non ci sono più, Kafū narra il breve viaggio fluviale in un'epoca in cui esso era ancora possibile, riuscendo a trasmettere, come *Honjo Ryōgoku*, un senso di nostalgia, ma di diversa natura: quella di *Botan no kyaku* è infatti una nostalgia "pura", come nell'accezione proposta da Jankélévitch, accessibile a chi sia dotato di una coscienza «prospettive, mais non rétrospective». ⁴⁴

6. Conclusioni

Consapevole della mutevolezza del paesaggio della città e dell'irreversibilità dei fenomeni urbani, Kafū non li concepiva come fissi, ma individuava in essi una fondamentale fluidità. È in quest'ottica che va letta la sofisticata elaborazione dei motivi del canale e della ferrovia all'interno della sua opera. I primi tendono inesorabilmente al declino, e ciò è evidente nelle descrizioni di scorci fluviali in opere come *Sumidagawa (Il Sumida, 1909)*, dove, anche quando l'atmosfera è vivace, vi è sempre qualche elemento (un banco di nubi, del fumo, momenti di silenzio, l'inquietudine provata dai personaggi) che lascia presagire l'approssimarsi della fine. Quanto alle ferrovie e ai treni, si osserva nella produzione dell'autore un graduale cambio di prospettiva che fa sì che tali elementi, elevati nelle opere pubblicate fino agli anni Trenta a simboli inequivocabili di modernità, sviluppo tecnologico e spesso di perdita delle radici, diventino, per esempio nella raccolta di saggi e fotografie intitolata *Omokage (Vestigia, 1936)* e soprattutto nel romanzo *Bokutō kidan (Una strana storia al di là del Sumida, 1937)*, delle immagini di abbandono e obsolescenza, vere e proprie allegorie dell'irriducibile tensione delle cose verso il futuro, del carattere effimero della modernità stessa, destinata sempre a essere soppiantata dal "nuovo", dal "più moderno". In altre

44. Il filosofo francese Vladimir Jankélévitch (1903-1985) individuava nella tensione verso il futuro (*futurition*) l'essenza stessa del tempo, il quale può procedere solo in avanti, annullando continuamente il momento presente nel passato, senza ripetersi mai. La sua categoria principale è, dunque, l'irreversibilità (*irréversibilité*), all'interno della quale Jankélévitch distingueva tipologie differenti, tra cui quella del cosiddetto *irréversible prévisible*. Esso consiste nella: «[...] irréversibilité relativement absolue d'une conscience prospective, mais non rétrospective: la conscience voit venir de loin le futur, et par conséquent a tout le temps de s'habituer à lui durant qu'il se rapproche; mais quand le futur est devenu présent, ce présent disparaît sur-le-champ, et dans l'instant même de sa présentification [...]. Un long avenir, un présent infinitésimal et aussi effilé qu'une pointe d'aiguille, un grand trou noir en guise de passé [...]. Cet irréversible-là est décevant comme est décevant un plaisir longuement attendu, depuis longtemps escompté et prévu, et qui, au moment où nous le cueillons enfin, file entre nos doigts. Un long délai pour le préimaginer, un instant pour le perdre». Se, come afferma Jankélévitch, il sentimento connesso al desiderio di rivivere il passato è un dispiacere, o un rimpianto (*regret*), che trova la sua motivazione nella felicità del ricordo di una condizione anteriore, tale sentimento non coincide in alcun modo con la nostalgia, «car la nostalgie pure est immotivée, autant que l'irréversibilité pure est inexplicable; autant que le pur amour est immérité». Vladimir Jankélévitch, *L'irréversible et la nostalgie*, Paris, Flammarion, 1974, pp. 45-51.

parole, dalla metà degli anni Trenta in poi, il motivo del *densha* svolge nell'opera di Kafū una funzione più simile a quella che avrebbe svolto in *Tōkyō no mukashi*, di Yoshida, che in quelle di Ichiyō e di Yosano. Treni e tram sarebbero stati ancora per molto tempo un'espressione allegorica del progresso tecnologico, e come tali avrebbero trovato spazio in opere letterarie appartenenti a generi e filoni diversi – e con intenti narrativi diversi a loro volta –, come dimostra, tra l'altro, la *detective story* di Matsumoto Seichō (1909-1992), *Ten to sen (Punti e linee, 1957)*,⁴⁵ in cui l'efficienza del moderno trasporto ferroviario gioca un ruolo fondamentale ai fini dello sviluppo della trama. Malgrado ciò, Kafū, forte della propria *conscience prospective*, sceglie di rappresentare ferrovie già dismesse o sul punto di esserlo, e preconizza così il rovesciamento che si sarebbe verificato molti anni dopo e che è ben espresso nell'incipit del romanzo di Yoshida.

La versatilità dei motivi letterari analizzati nel presente contributo è una conseguenza diretta del carattere fluido delle metafore che veicolano la percezione e la comprensione degli spazi urbani. Contestualmente alle trasformazioni dell'economia urbana, nel passaggio da Edo a Tōkyō si sono verificati numerosi mutamenti di prospettiva in relazione al rapporto tra città e abitanti. Vecchi e nuovi mezzi di trasporto hanno assunto significati inediti o visto il consolidamento di attributi preesistenti, diventando in molti casi delle vere e proprie icone della città di Tōkyō.

L'impegno di Rohan nel mantenere in vita un senso degli spazi urbani fondato sulla vocazione "acquatica" della capitale è in parte assimilabile alla nostalgia di Akutagawa per il traghetto Fujimi e alla riflessione sull'essenza della modernità che anima la ricerca di Nagai Kafū. Ancora, la metafora del *densha* si riveste di significati diversi nelle opere di Ichiyō, Yosano e Yoshida, ma in tutti e tre i casi essa è il segno di una volontà – o di una necessità – di "leggere" la città, di individuare una nomenclatura e delle coordinate in grado di sostenere l'operazione squisitamente umana di decodifica dei tempi. Con il passare degli anni e l'apparentemente inarrestabile avanzamento dell'urbanizzazione, che rende sempre più sofisticati e complessi i sistemi di trasporto all'interno delle metropoli, icone e metafore sono destinate a crescere nel numero e a variare nella natura, generando nuove possibilità narrative e di interpretazione, nella consapevolezza che il solo punto fermo, paradossalmente, è la mutabilità. Della città come della storia.

45. Matsumoto Seichō, *Tokyo Express*, trad. it. di Gala Maria Follaco, Milano, Adelphi, 2018.