

Pòrtic

Xavier Moret

Històries del Japó

Viatge pel país dels samurais,
del sushi i de la tecnologia punta



Xavier Moret

Històries del Japó

Viatge pel país de la tradició i dels samurais,
del sushi i de la tecnologia punta

Pòrtic

Primera edició: juny del 2021

© Xavier Moret, 2021

Drets exclusius d'aquesta edició:

Raval Edicions, SLU, Pòrtic

Av. Diagonal, 662-664

08034 Barcelona

www.portic.cat

ISBN: 978-84-9809-472-5

Dipòsit legal: B. 5.705-2021

Fotocomposició: Realització Planeta

El paper utilitzat per a la impressió d'aquest llibre té la qualificació de paper ecològic i procedeix de boscos gestionats de manera sostenible.

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra requereix l'autorització escrita de l'editor; la llei preveu sancions per als infractors.

Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment de l'obra, podeu sol·licitar permís al Centro Español de Derechos Reprográficos, a través del portal www.conlicencia.com

o bé trucant als telèfons 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Tots els drets reservats.

ÍNDIX

Pròleg. Una nova era	11
--------------------------------	----

PRIMERA PART

TÒQUIO

1. La gran metàfora del metro	21
2. Els carrers de Tòquio	30
3. El santuari de Yasukuni i el temple dels quaranta-set samurais.	42
4. Akihabara: electrònica, videojocs, manga i anime	50
5. El parc Yoyogi, els nord-americans i els Jocs Olímpics	58
6. Saigo Takamori, l'últim samurai	64

SEGONA PART

A PROP DE TÒQUIO

7. El Gran Buda de Kamakura	73
8. La bellesa antiga de Nikko	81
9. Muntanyes, llacs i cascades	89

10. El Fuji, la muntanya sagrada	95
--	----

TERCERA PART
L'ILLA DE SHIKOKU

11. El Japó vist des del <i>Shinkansen</i>	105
12. Kompirasan, el santuari dels mariners	112
13. Els vuitanta-vuit temples	120
14. El petit Tibet del Japó	127
15. La casa somiada	135
16. Matsuyama i l' <i>onsen</i> més antic	141

QUARTA PART
L'OEST DE L'ILLA DE HONSHU

17. Hiroshima i el trist record de la bomba	149
18. Un tren antic i un temple de gats	157
19. Cases de samurais, el santuari del mar, balenes i Yamaguchi	164
20. Shimonoseki: batalles navals, peix globus i més samurais	171
21. Els pirates i l'illa d'Innoshima	178
22. L'espasa, l'ànima del samurai	185
23. Naoshima, l'illa dels museus	190

CINQUENA PART
KYOTO

24. El camí de la filosofia	199
-----------------------------------	-----

ÍNDEX

25. Geishes i <i>kaiseki</i>	207
26. Els jardins zen i la cerimònia del te.	213
27. El mercat de Nishiki i la nit de Kyoto	220
28. El santuari d'Inari, el bosc de bambú i els estudis de cinema	227
29. Els cérvols de Nara	232
30. Una conversa amb Alex Kerr	236

SISENA PART

OSAKA, ELS LLOCS SANTS I LA MUNTANYA

31. Osaka és diferent	247
32. Koyasan, la muntanya santa.	253
33. El santuari d'Ise.	264
34. País de neu.	272
35. Shirakawago i «les cases de resar»	278
36. Kanazawa, la petita Kyoto	281

SETENA PART

L'ILLA DE KYUSHU

37. Nagasaki: la segona bomba atòmica i els màrtirs cristians	291
38. L'illa dels holandesos i <i>Madame Butterfly</i>	297
39. Gunkanjima, l'illa abandonada	304
40. El volcà de Shimabara i la persecució dels cristians	310
41. El castell de Kumamoto i la casa de Lafcadio Hearn	317
42. Kagoshima i sant Francesc Xavier	324
43. Saigo Takamori, l'heroi de Kagoshima	331

44. El museu dels kamikazes	341
BIBLIOGRAFIA.....	351
AGRAÏMENTS.....	359

LA GRAN METÀFORA DEL METRO

El gran Tòquio, amb 13.500 kilòmetres quadrats de superfície i 37 milions d'habitants, atabala. El primer dia que hi arribes et sents molt poqueta cosa quan et trobes immers en una metròpolis d'aparença inabastable. És el que comenten els protagonistes de *Contes de Tòquio* a l'inici d'aquesta pel·lícula del 1953. «Que gran que és Tòquio!», s'admira ell, amb la ciutat estesa als peus. I ella li contesta: «És tan gran que, si ens perdéssim, probablement no ens tornariem a trobar». Si això ja passava el 1953, ¿com ha de ser ara que la gran ciutat compta amb uns quants milions d'habitants més?

A Tòquio hi ha de tot: carrers que semblen decorats de *Blade Runner*, barris dominats pels gratacels, racons tradicionals, grans avingudes, botigues de tota mena i molts i molts temples, santuaris i jardins que sorgeixen de sobte com oasis de pau, com un parèntesi necessari en la ciutat hèctica. Si a tot això hi afegim un metro ple a vessar, gent que camina molt de pressa, cruïlles desbordades de vianants, galeries comercials laberíntiques, taxistes amb guants blancs i gorra de plat, neons gegants, tribus urbanes, la dificultat de l'idioma, grans botigues de manga, d'anime, de Hello Kitty o

de Kit Kat i un estrès gairebé permanent, s'entén que Tòquio descolloqui el viatger.

Tòquio, i el Japó en general, desconcerten perquè a primer cop d'ull fa la impressió que funcionen com una societat occidental; i és cert que en molts aspectes és així, però també ho és que tenen una identitat pròpia que els diferencia i que, per tant, els fa molt interessants per al viatger. El problema és que hi has de posar de part teva per comprendre la complexitat de la societat japonesa, ja que res t'és donat fàcilment.

Recordo que la primera vegada que vaig arribar a Tòquio em va fer l'efecte que entrava en un formiguer gegant amb grans neons que reproduïen imatges de japonesos somrients anunciant ves a saber què amb ideogrames incomprensibles al costat. Aquesta, la de l'escriptura, és la primera barrera, la que et fa prendre consciència que no et serà gens fàcil entendre aquest món. I és que els japonesos tenen tres maneres d'escriure: els kanjis o ideogrames d'origen xinès i els alfabets sil·làbics *hiragana* i *katakana*. El nombre total de kanjis és d'uns cinquanta mil, tot i que per al dia a dia se'n fan servir tan sols uns tres mil. En qualsevol cas, l'embollic idiomàtic està servit, encara que les indicacions de tren, metro i carreteres estiguin sovint també en anglès.

Quan arribes a Tòquio, per altra banda, no triges a comprendre que el metro és la gran metàfora de la capital. Si en algun moment tens la temptació de pensar que ja entens aquesta gran ciutat, n'hi ha prou amb passar unes hores al metro per adonar-te que estàs en l'error. I és que Tòquio és tan excessiva que no sempre es pot entendre; ens hem de conformar amb viure-la, que déu-n'hi-do. Una immersió en la complexa xarxa de metro, en l'anomenada Metrolàndia, és una bona manera de començar a saber de què va Tòquio.

Si anem a les xifres, a la capital japonesa hi ha seixanta-dues línies de tren elèctric i més de nou-centes estacions, però per fer-nos una idea del que això suposa el millor que podem fer és anar en hora punta a l'estació de Shinjuku, la més freqüentada del món. Hi conflueixen cinc companyies de metro i de trens, la utilitzen uns quatre milions de passatgers cada dia i té més de dues-centes portes de sortida al carrer. No és estrany que en aquest escenari molta gent es perdi i que el viatger pensi que, així com hi ha una oficina d'objectes perduts, no seria mala idea que a Shinjuku n'hi hagués una altra de persones perdudes. L'omplirien, segur.

Posar-se en un racó de l'estació de Shinjuku en hora punta et permet veure la gran massa que camina de pressa i en silenci, formant un exèrcit compacte d'empleats i estudiants que deixen clar que no estan gens disposats a perdre ni un segon del seu temps. En aquests moments, pretendre travessar la riuada humana és una empresa pràcticament impossible, ja que forma un mur gairebé sòlid, sense esclotxes.

Que el gran Tòquio és la metròpolis més gran del món queda clar quan, mirant les estadístiques, comproves que, entre les cinquanta-una estacions més plenes de l'univers, totes menys sis són japoneses. La primera és Shinjuku i la segona és Shibuya, totes dues al centre de Tòquio. Amb aquestes xifres, no és estrany que a les hores punta, quan els trens arriben a anar a més del 200 % de la seva capacitat, hi hagi els anomenats *oshiya*, empleats amb guants blancs encarregats d'empènyer la gent a l'interior dels vagons. Aquesta feina la van començar a fer estudiants contractats a temps parcial, anomenats «empleats d'acomodació de passatgers», però amb el temps es va convertir en un ofici i es va imposar el nom d'*oshiya* ('empenyedors').

El metro i el tren són, sense discussió, els principals mit-

jans de transport a Tòquio, amb unes xifres de prop de deu milions de passatgers diaris. Una bogeria, però no és gens estrany en una ciutat on, durant el dia, a causa dels oficinistes, hi ha dotze milions més de persones que a la nit. «La població dels barris cèntrics», escriu el nord-americà Donald Richie, «és sis vegades més gran durant el dia que durant la nit».

El metro de Tòquio està dividit en dues companyies: Tokyo Metro, que disposa de nou línies (Ginza, Marunouchi, Hibiya, Tozai, Chiyoda, Yurakucho, Hanromon, Namboko i Fukutoshin), i Toei, que en té quatre (Asakusa, Mita, Shinjuku i Oedo). Hi ha a més nou companyies privades de tren, fet que fa que el mapa del metro de Tòquio sigui com un garbuix incompreensible. A les hores punta, de 7.30 a 9.30 del matí i de 6 a 8 del vespre, els trens, que arriben a arrossegar fins a catorze vagons, van plens com un ou. Per solucionar aquest problema, anomenat *tsukin jigoku* ('l'infern dels *commuters*'), a la companyia Tokyo Metro se li va acudir oferir a la línia Tozai, una de les més plenes, vals de sopes de fideus gratis als passatgers que agafin el tren abans.

El temps té un paper molt important en la societat japonesa. Els horaris s'han de complir, i arribar tard està mal vist. És per això que els trens de Tòquio acostumen a ser molt puntuals, per a satisfacció dels *salarymen*, els empleats de les grans corporacions (*zaibatsu*), que solen anar amb vestit fosc, camisa blanca, corbata i sabates enllustrades. L'equivalent femení són les *kyariauman*. Les *office girls* o *office lady*, sovint abreujat com a OL, són les dones que fan feines subalternes.

El món laboral japonès és molt diferent al dels països europeus, fins al punt que la feina passa sovint al davant de la

família: l'horari s'allarga més del compte, tenen poques vacances (vint dies l'any que no sempre fan) i viuen amb un estrès gairebé permanent. El sou augmenta a mesura que passen els anys i es mostren fidels (o submisos) a l'empresa. És per això que pocs *salarymen* canvien de feina al Japó. El concepte de fidelitat a l'empresa és tan important que hi ha qui opina que la feina ha substituït la religió en els últims anys al Japó.

Estupor i tremolors, de l'escriptora belga Amélie Nothomb, és un bon llibre per entendre com funciona el món de l'empresa al Japó. L'autora, filla d'un diplomàtic belga destinat al Japó, va viure i va treballar durant uns anys en aquest país. En aquesta novel·la explica la seva experiència quan entra en una empresa japonesa i comet el pecat de tenir iniciativa pròpia, cosa que provoca el nerviosisme del seu cap i que l'acabin degradant a noia de les fotocòpies i a netejar els lavabos. Segons ella, el treballador d'una empresa japonesa ha de sentir, davant dels seus superiors, el mateix que diu l'himne del Japó que han de sentir els súbdits davant de l'emperador: estupor i tremolors.

Tornant al metro, en general funciona molt bé i està ben senyalitzat, encara que de tant en tant les pantalles dels vagons anuncien incidències. La causa del mal funcionament pot ser un terratrèmol, fet que no genera precisament confiança entre els passatgers, una avaria o un *jinshin jiko* ('incident amb humans implicats'), un eufemisme per referir-se a algú que s'ha suïcidat llançant-se a la via.

Diuen les estadístiques que més de vint mil persones se suïciden cada any al Japó. El 2014 s'hi van suïcidar setanta persones cada dia, de les quals un 70 % eren homes d'entre vint i quaranta-quatre anys. Hi ha altres països que superen

aquesta xifra, però al Japó el tema amoïna especialment. La depressió i la pressió social solen ser les causes més esmentades. En les novel·les de Haruki Murakami, per altra banda, abunden els joves amb tendències nihilistes i suïcides. El fet que hi hagi tants suïcidis al Japó lliga, d'alguna manera, amb la mort digna a què aspiraven els samurais quan feien *seppuku*. En tenim un exemple en el ministre Toshikatsu Matsuoka, que es va suïcidar el 2007 després d'estar implicat en un escàndol financer. El que aleshores era governador de Tòquio, Shintaro Ishihara, el va elogiar qualificant-lo d'«autèntic samurai» que havia preservat el seu honor.

En el món laboral, l'estrès no ajuda a rebaixar les xifres dels suïcidis. És més, els japonesos fins i tot tenen una paraula per a la mort causada per excés de feina, *karoshi*, que quan es tracta d'un suïcidi passa a ser *karoshisatsu*. Segons l'Organització Internacional del Treball, un 20 % dels japonesos treballen més de dotze hores diàries i es calcula que al cap de l'any hi ha uns deu mil morts per aquesta causa. El 2015 es va fer famós un cas de *karoshisatsu*, quan una empleada de vint-i-quatre anys, Matsuri Takahashi, es va suïcidar el dia de Nadal després de fer un centenar d'hores extres cada setmana en una agència de publicitat.

La línia preferida dels suïcides de Tòquio, per cert, és la Chuo, ja que els seus trens són els que van més de pressa pel centre de Tòquio. Quan hi ha una «incidència», els passatgers s'ho prenen amb resignació fins que, al cap d'uns minuts, quan ja han retirat el cadàver, es reprèn el servei com si no hagués passat res. En algunes línies de metro, com en la de Yamanote, han instal·lat en els últims temps llums blaus perquè diuen que no deprimeixen tant, però de tota manera els suïcidis no s'aturen.

El metro de Tòquio és, entre moltes altres coses, un bon lloc per observar la variada població de la capital. A més dels *salarymen*, que solen anar pràcticament d'uniforme (vestit fosc, camisa blanca i corbata), i les *office girls*, que aprofiten els llargs recorreguts per maquillar-se, hi ha molts escolars (també uniformats) i representants de les diferents tribus urbanes. Com es pot veure, hi ha gent molt diversa, però una cosa els unifica: són molts els que, fins i tot abans del coronavirus, duïen una màscara higiènica, sigui per no encomanar-se o per no encomanar malalties als altres.

Els que més criden l'atenció en la variada població de Tòquio són les *lolites* i els *kodona*, adolescents que vesteixen com si fossin nens o nenes de l'època victoriana. Una variació són les *lolites gòtiques*, que accentuen el color negre, el maquillatge i la línia provocadora. També hi ha els *rockers*, els *glam-rock*, els *postpunk* i els *ganguro*. Aquests últims es posen tan morenos com poden, saltant-se la norma japonesa que aconsella una blancor gairebé malaltissa. A l'extrem contrari tenim els *shironuri*, de cara blanca. Els *cosplays*, que es vesteixen com els seus ídols del cinema, de la música o del manga, donen també molt de joc.

El metro, per altra banda, també pot ser un bon escenari per mirar d'entendre l'estranya relació que els japonesos tenen amb el sexe. Segons les estadístiques, el 69 % dels homes i el 59 % de les dones del Japó no tenen parella, i més del 40 % dels joves de trenta-quatre anys són verges. No és estrany que en aquest context sorgeixin els *hoshoku danshi* ('herbívors'), joves que renunciïn a tenir sexe i relacions de parella, o els *hikikomoris*, adolescents superats per la pressió de la societat que prefereixen tancar-se a l'habitació i viure en un món virtual. En aquest context, no sorprèn que els *chikan* o «grapejadors» de tren aprofitin les hores punta del

metro per fer tocaments. N'arresten més de quatre mil cada any i un 17% de dones admeten haver estat grapejades en hores punta. És per això que el 2005 el Govern de Tòquio va decidir posar vagon només per a dones (*Women Only*) en determinades hores.

En general, però, per moltes anomalies que hi hagi, al metro podem comprovar que els tokiotes són uns ciutadans educats i respectuosos amb els altres i que, això sí, es deixen vèncer sovint per la son.

—Són molts els que aprofiten el trajecte per dormir —em va informar el meu amic Hiroshi, un periodista *freelance* de quaranta i tants anys a qui vaig conèixer fa temps viatjant per Itàlia—. Segons un estudi recent, els treballadors japonesos passen cada dia una mitjana d'una hora i tres quarts al tren, fet que suposa que al cap de l'any s'hi passen 13,7 dies.

El Hiroshi em deia tot això mentre sopàvem en una *izakaya* que hi ha, sota les vies del tren, molt a prop de l'estació de Yarakucho. Una *izakaya* és, per entendre'ns, una mena de taverna o pub anglès on es menja bé i tens, com a valor afegit, l'espectacle d'unes taules plenes de *salarymen*, que a la sortida de la feina omplen el local de fum, de soroll i de xivarri, mentre es diuen a la cara tot allò que no gosen dir-se a la feina.

Quan li vaig comentar al Hiroshi que em semblava que els tokiotes es passen massa hores al metro, va riure i em va dir:

—Com que viure al centre de Tòquio és molt car, no tenen altre remei que viure als afores. El preu que han de pagar és passar molta estona al tren o al metro.

Ho vaig entendre millor quan, aquella mateixa nit, abans d'anar a dormir, vaig llegir al *Japan Times* que hi ha joves que

viuen a Tòquio en apartaments de menys de deu metres quadrats. Això s'explica perquè són *salarymen* que s'estan tantes hores a la feina que pràcticament només van a l'apartament a dormir. És una de les moltes coses que sorprenen en la societat japonesa, un món que s'ha d'anar descobrint a poc a poc.