



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale (*ordinamento ex
D.M. 270/2004*)
in lingue e culture dell'Asia orientale

Tesi di Laurea

—
Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

Il viaggio nel Giappone Tokugawa: Evoluzione, strutture e pratiche

Relatore

Ch. Prof. Bonaventura Ruperti

Correlatore

Ch. Prof. Carolina Negri

Laureando

Vaccani Roberto
Matricola 829290

Anno Accademico
2012 / 2013

SOMMARIO

Sommario	1
要旨	3
Introduzione	5
Le strade	9
La situazione stradale precedente al periodo Tokugawa	9
# Il periodo Sengoku 1467-1573	9
# Il periodo Azuchi-Momoyama 1573-1598	10
La rete di comunicazione di periodo Edo	18
La rete stradale Tokugawa	25
I <i>gokaidō</i>	26
# <i>Kōshūdōchū</i> 甲州道中	27
# <i>Ōshūdōchū</i> 奥州道中	28
# <i>Nikkōdōchū</i> 日光道中	28
# <i>Tōkaidō</i> 東海道	29
# <i>Nakasendō</i> 中山道	31
I <i>wakikaidō</i>	34
Le barriere, i controlli ed i permessi di viaggio	37
I <i>sekisho</i>	37
# Struttura delle barriere	39
# Funzione dei <i>sekisho</i>	40
Il sistema dei permessi	42
# <i>Sekisho tegata</i>	44
# <i>Ōrai tegata</i>	45
I controlli presso le barriere	47
I viaggi senza permessi	49
Le stazioni di posta e la mobilità	55
# Il sistema delle stazioni di posta	55
# <i>Ton'ya ba</i>	58
# <i>Honjin</i> e <i>waki honjin</i>	59

# il sistema di trasporto: il <i>tenma tsugitate</i>	61
La strada e i viaggiatori.....	64
# <i>kichin'yado</i> 木賃宿	65
# La comparsa di <i>hatagoya</i> e <i>chaya</i>	66
# <i>Hatagoya</i> 旅籠屋	67
# <i>Meshimori hatagoya</i> e <i>hira hatagoya</i>	68
# <i>Kyakuhi</i> 客引き	70
# L'alloggio presso una locanda.....	72
# <i>Chaya</i>	74
# <i>Tachiba chaya</i>	75
Conclusione	77
Cronologia	79
Elenco dei termini giapponesi usati e dei loro relativi kanji.....	82
Elenco dei nomi citati e dei loro relativi kanji	84
Bibliografia.....	87

要旨

江戸時代の後期は農民や町人などの庶民が盛んに旅するようになった時代である。特に安定していた化政期（1804 - 1830）において名所をたずね寺社への参詣、温泉場の湯治が盛んになった。この30年間において出版された名所記や案内記や名所図会など庶民の中に広まっていた。

なぜこの時期に、このような旅が普及したのかということが質問に浮かび上がってきた。もちろん要因は一つだけではなく、様々な原因がある。庶民の暮らしの向上、御師による参詣の大衆化、庶民の旅を可能にした交通環境の整備にある。

特に本論では江戸幕府による交通環境の発展とこの改革が庶民の往来に与えられたこの改革の影響について述べる。私の研究範囲がこの主題に集中するのは交通改革が全国の様々な生活の角度に影響を与えられたからである。

中世後期に全国の戦国大名に権力をふるえない室町幕府は日本全国の街道をきちんと整備する力さえなかった。このため国内の交通状況は悪化し、各地に台頭した戦国大名の領地の堺の要所に関所を設け、出入りを取り締めた。しかしこの私的に設けた関所は軍事的な役割を担うことだけではなく関銭も徴収していた。室町時代後期以降には、各地の街道に数多く設置された関所が旅人の往来を妨害し、交通網も細分した。ある戦国大名が独自に領内交通の整備を始めた。

戦国大名の中に天下統一の歩を進めた織田信長が領内で重要な改善した。信長は他の戦国大名のように交通の妨げさまたとなった領内の関所を廃止し始め、街道に並木を植え、川に橋を架けるなどして、通路を整備するように命じた。その後、豊臣秀吉は信長の政策を継承し、主要道路脇に一里塚を築かせたが、徳川幕府が成立すると家康はこの政策をもっと推進した。

徳川時代初期の道路は道幅もせまく曲折して、降雨でぬかるみとなる状況の道路が多かった。効果的な道路網を成立するように家康は道路を改修し、橋を架けるなどして交通条件の整備に努めた。徳川幕府は関ヶ原の戦いに勝利した翌年に、重要な街道に宿駅を指定し、宿駅制度を施行した。同時に全国の街道沿いに一里塚や並木などの街道施設の設置が命じられた。各地道路の幅が広げられ、全国の道路を平坦にさせた。歩いて渡れない大河にはとせん渡船を置き、難路であった峠は石畳を敷いた。

江戸時代初期に発展した全国の道路網は江戸を中心に編成され、その第一の役割は江戸と各藩をつなぐことであった。幕府が道中奉行を置いて直接管轄したのは、一番主要な道路である。この道路は江戸の日本橋を起点とし、五街道とそれに付属された道であり、江

戸と関西・東北・日本アルプスの地方をつないでいた。五街道と付属道以外の道は、脇街道と呼ばれ、各藩がこれを管理した。

近世初期に道路網が改修されたのに、幕府が庶民に自由な旅は許さなかった。交通と流通を管理・保護するために、主要な街道にも脇街道にも要所に関所を設け、幕府がだした許可証がないと通さないようにした。幕府の関所と同様に、諸藩も領地の堺の脇街道に関所を設けた。幕府が私的な関所を禁止した時に、諸藩が設置したのは口留番所と呼ばれた。この番所を通すために手判という証明書が必要であった。しかし、江戸時代には特別に抜け参りという手判なしでの参詣ができた。

徳川幕府は関ヶ原の戦いに勝利した翌年に、まず幕府と朝廷をつなぐために東海道の伝馬制度を実施し、宿場が設置された。そうして、幕府と藩をつなぐように他の主要な街道にも拡大させた。宿に伝馬定書と伝馬朱印状を下付した。徳川幕府は宿駅制度を充実させた。江戸時代に五街道には宿場が203ヵ所まであり、宿場間の距離はまちまちであったが、平均すれば約八キロになる。

宿場のほぼ中心には問屋場・本陣・脇本陣の公的交通施設がある。人夫や馬も公家・大名・幕府関係の公用旅行者のために用意されたが、宿場の周囲に一般の旅人向けの旅籠屋と茶屋が集まり、宿場町という集落になった。一般庶民は街道沿いの宿場だけではなく、社寺の門前・温泉場に設けられた旅籠屋と茶屋も利用できた。その外に酒屋や小間物屋などが混在し、次第に旅行がますます便利になった。

徳川幕府が命じた交通革新は軍事的で政治的な目的であったため、全国の庶民の生活にも多大な影響を与えた。徳川幕府の交通制度の充実のお蔭で、旅行条件も上達した。江戸時代に広がるようになった街道網を介して、諸藩の大名が江戸まで出向く上で、庶民は特に関西にある一番重要な社寺まで参詣できるようになった。保全している峠や管理している渡し場などがある道路が旅人を安心させた。同様に旅籠屋や茶屋などで盛んになった宿場町の発展が街道沿いに宿や食事などを提供するので便利になった。

結論としては江戸時代の交通環境の発展が庶民旅行が身近になったと思っている。

INTRODUZIONE

“Andiamo! Non son forse questi i tempi migliori per intraprendere un viaggio e visitare montagne, paesaggi ed luoghi famosi di ogni provincia? Così, invece di dipingerci di blu il capo rasato, riempiamo le nostre teste lisce come teiere, [...] così da poter riempire numerose tazze di tè con una scorta di aneddoti e chiacchiere quando oramai saremo vecchi” si dissero i due amici. [...] “Una volta effettuato il pellegrinaggio al santuario di Ise “del vento divino”, faremo un giro di Yamato “dalle montagne che affaticano i piedi”, e finalmente ci potremo dirigere verso “Miyako dei fiori” e “Naniwa dei pruni”[..]”²

[Jippensha Ikku, *Tōkaidōchū hizakurige*³]

Scritto da Jippensha Ikku e pubblicato a partire dal 1802, *Tōkaidōchū hizakurige* ci narra le disavventure comiche di Yajie Kita,⁴ durante il loro pellegrinaggio da Edo al grande santuario di Ise. Durante questo loro viaggio, che per i lettori del tempo durò sette anni,⁵ i due protagonisti hanno modo di visitare numerosi luoghi celebri lungo i Tōkaidō, di sostare presso vari tipi di locande, comprare e mangiare i prodotti rinomati e avere a che fare un po' con tutti quei generi di persone che popolavano le vivaci vie dell'arcipelago.

Al di là della divertenti peripezie dei due protagonisti il merito di quest'opera fu quello, seppure attraverso personaggi e situazioni fittizi, di riuscire a mettere i suoi lettori in contatto con quel mondo variegato che era la strada, fornendo vari esempi di cosa significava intraprendere un

¹ Ovvero, rispettivamente, Kyōto e Ōsaka.

² JIPPENSHA Ikku, *A pied sur le Tōkaidō*, trad. di Jean-Armand Campignon, 1992: *“Allons! ne serait-ce pas le moment, se disent nos deux magnifiques compères, pour entreprendre un pèriple d'inspection des montagnes, paysages et sites célèbre de tous ces pays, de faire abondante moisson d'actions vertueuses fleurissant en ce règne béni, afin d'en imprégner nos caboches débiles, tout comme on passe au bleu nuit les deux calanques ouvertes par le rasoir sur un crane, comme cela nous aurons pour plus tard un fonds de jacasseries et racontars à débiter autour d'une tasse de thé”*.

JIPPENSHA Ikku, *Tōkaidōchū hizakurige (ue)*, Asō Isoji *kōchū*, 2005, pp.71-72:

「いざや此とき、国々の名山勝地めいざんしやうちをも巡見して、月代にぬる、聖代の御徳せいだい おほんとくを、やはん頭の茶呑ちやのみばなしに、貯たくはへんものをと、玉しくげふたりの友どちいざなひつれて、 [...] 神風や伊勢参宮より、足引のやまとめぐりして、花の都みやこに褥むめの浪花なにはへと、 [...] 」。

³ 十返舎一九、東海道中膝栗毛, da qui in poi accorciato in *Hizakurige*.

⁴ Yajirobei 弥次郎兵衛 e Kitahachi 喜多八, o anche 北八.

⁵ La pubblicazione del viaggio verso Ise proseguì a puntate. Iniziò infatti nel 1802, per concludersi al 1809. Tuttavia il grande successo di lettori le loro storie proseguirono con ulteriori viaggi nei luoghi celebri di altre provincie, sotto il titolo di *Zoku hizakurige* 「続膝栗毛」 compiendo, per esempio, pellegrinaggi a Konpira, Miyajima, Zenkōji, per tornare a Edo nel 1822.

viaggio e descrivendo i generi di ambienti e persone si potevano incontrare . Attraverso le loro vicende comiche, basate ad esempio su fraintendimenti o palesi errori dei due protagonisti, ma soprattutto grazie ai numerosi riferimenti reali, il pubblico oltre a trarne diletto poteva anche acquisire informazioni utili su come comportarsi durante un viaggio, o su come affrontare gli eventuali problemi, e imparare aneddoti e particolarità su particolari luoghi famosi, tempi e santuari. Insomma le storie di Yaji e Kita potevano essere utilizzate anche come manuali di viaggio, per cui non dovrebbe sorprendere che divennero un bestseller dei loro tempi, continuando con nuove avventure, arrivando a visitare i luoghi celebri di quasi tutte le provincie dell'arcipelago, fino al 1822.

Ma il successo dello *Hizakurige* è anche ricollegabile al particolare periodo storico, economico e culturale in cui fu pubblicato, che permise alla popolazione del tempo di non solo apprezzare questo tipo di opera ma di appassionarsi ai viaggi. Infatti i periodi Kyōwa, Bunka e Bunsei (1801-30) oltre da essere caratterizzati dall'assenza di calamità e carestie⁶ furono contraddistinti dalla diffusione della cultura anche nelle provincie rurali, e non più solo nelle città.

Prodotti a stampa come i *kokkeibon* 滑稽本, o teatrali come il *nōson kabuki* 農村歌舞伎 divennero familiari anche al grande pubblico entrando nelle abitudini popolari,⁷ e in una società rigida come quella di periodo Edo, caratterizzata da quattro classi,⁸ la cultura iniziò ad assumere un importante funzione sociale, come mezzo di evasione dalla vita quotidiana. In particolare, la comparsa sul mercato editoriale di manuali, guide e diari di viaggio attirarono la curiosità del crescente numero di lettori, attizzandola, e dando forma a questa via di fuga, in ciò che molti definiscono come cultura del movimento.⁹ Così sempre più persone iniziarono a desiderare di visitare quei luoghi descritti nei racconti e nelle guide, e di compiere pellegrinaggi verso templi e santuari oramai famosi in tutto l'arcipelago, come forma di evasione e svago dalla *routine* quotidiana.

“Vorrei andare ad Ise
vorrei veder la strada per Ise
anche solo una volta nella vita”

[ballata di Ise]¹⁰

⁶ NISHIYAMA Matsunosuke, *Nihon rekishi 13 Kinsei 5*, 1971, p.183, ciò fu possibile grazie all'assenza, durante le ere Bunka e Bunsei, di grandi carestie e calamità naturali.

⁷ KANAMORI Atsuko, *Edo shomin no tabi - tabi no katachi · Sekisho to onna*, Tōkyō, Heibonsha, 2002, p.11.

⁸ 士農工商, *shinōkōshō*, ovvero samurai, contadini, artigiani e mercanti.

⁹ NISHIYAMA, *Nihon rekishi 13.*, op.cit., p.183, 行動として文化.

¹⁰ 「伊勢に行きたい 伊勢路が見たい せめて一生に一度でも」 [伊勢音頭], ballata che ebbe origine, probabilmente, proprio ad Ise e che si diffuse nell'arcipelago proprio attraverso i pellegrini tornati ai propri villaggi.

Durante il periodo Edo numerosi siti religiosi, infatti, divennero popolari siti di pellegrinaggio, ma se durante la prima parte del periodo questa attività rimase perlopiù limitata alla classe mercantili e dei ricchi cittadini, a partire dal grande pellegrinaggio del 1771,¹¹ verso il santuario di Ise, questa pratica incominciò a diffondersi anche fra la popolazione delle zone rurali ed alla classe media.¹² Questo è attribuibile anche all'opera di propaganda di specialisti religiosi laici, gli *oshi* 御師, che grazie alle nuove condizioni venutesi a creare proprio in questo periodo, iniziano a vagare per tutto l'arcipelago per promuovere la nascita di confraternite religiose, i *kō* 講, i cui partecipanti non dividevano solo l'interesse verso un particolare culto, ma anche le spese per permettere ad alcuni di loro di compiere un pellegrinaggio per procura, in rappresentanza di tutti gli altri, verso la sede principale di questi culti.¹³

Le strade si animarono di artisti girovaghi, venditori ambulanti, varie attività commerciali, e in particolare di viaggiatori, e viaggiatrici, diretti verso il grande santuario di Ise, Konpira, Zenkōji, oppure i circuiti dello Henro e del Saikoku. Con l'aumentare del numero di viaggiatori, inoltre, lungo le strade fiorirono locande, case da tè, taverne e attività commerciali varie, così come servizi di trasporto bagagli e persone. Persino nei pressi dei luoghi sacri spuntarono vivaci quartieri, i *monzenmachi* 門前町, le cui strutture erano orientate al soddisfacimento dei desideri dei visitatori, compresi bordelli e bische.

Ma tutto ciò non sarebbe stato possibile, a partire dalla diffusione sul territorio degli *oshi* e del numero di *kō*, o la comparsa di strutture ricettive e per il ristoro che favorirono i viaggi della popolazione, se non grazie alla creazione di generali condizioni di viaggio più favorevoli agli spostamenti. Condizioni di viaggio emerse grazie alle riforme introdotte sul territorio proprio in seguito all'insediamento del nuovo governo Tokugawa e l'istituzione di un nuovo sistema politico.

Queste nuove condizioni ambientali favorevoli ai viaggi che si vennero a creare, furono il risultato diretto delle riforme introdotte dal nuovo governo Tokugawa al fine di creare un rinnovato sistema di comunicazione funzionale al nuovo periodo di pace conseguente il compimento dell'opera di unificazione, e a manifestazione del nuovo potere politico.

¹¹ Anno dell'undicesimo *okagemairi*, e uno dei più grandi con oltre i due milioni di pellegrini stimati.

¹² Laura NENZI, "To Ise at All Costs: Religious and Economic Implications of Early Modern Nukemairi", *Japanese Journal of Religious Studies*, vol. 33, n°1, 2006, p.78, *Ise ogakemairi* 伊勢お蔭参り.

¹³ SHINNO Toshikazu, "Journeys, Pilgrimages, Excursions: Religious Travels in the Early Modern Period", traduzione a cura di Laura Nenzi, *Monumenta Nipponica*, vol. 57, n° 4, 2002, p.458, *daisankō* 代参講.

Infatti durante il secolo precedente, chiamato Sengoku e caratterizzato da un arcipelago frantumato in numerosi domini in continua lotta fra loro, la necessità di compiere lunghi spostamenti era venuta meno e la gran parte delle vecchie strade avevano finito col cadere in disuso, tanto che al completamento dell'opera di unificazione le condizioni delle strade erano così messe male da non poter neppure parlare di un vero e proprio sistema di comunicazione.

Ma durante i primi decenni del periodo Edo, grazie alla serie di lavori ordinati dall'appena insediato governo Tokugawa, la nuova rete comunicazione venne a comporsi di migliaia di chilometri di strade conservate in un costante stato di pulizia e manutenzione, lungo le quali furono collocate centinaia di stazioni di posta e decine di barriere di controllo a vigilare sulla circolazione.

Grazie a ciò possiamo assistere in questo periodo a un notevole aumento della mobilità della popolazione all'interno dell'arcipelago. Oltre ai viaggi di dovere dei *daimyō*,¹⁴ verso la capitale shogunale Edo, ai traffici commerciali e al viavai di messaggeri ufficiali, in questi secoli gente di diverso ceto sociale, e non più solo delle classi alte, iniziò ad avere la possibilità di poter prendere la strada e compiere anche lunghi viaggi, assicurati dalla presenza di tracciati più sicuri e potendo fare affidamento su varie strutture e servizi, come locande e luoghi di ristoro, sorti lungo questa rinnovata rete viaria.

In questo modo la pratica dei viaggi divenne quindi, in questo modo, gradualmente accessibile, sicura e perfino allettante anche a quella fetta di popolazione che fino ad allora non si sarebbe potuta permettere gli adeguati preparativi di viaggio per una strada così ricca di incognite e difficoltà come quella dei secoli precedenti.

¹⁴ Constantine Nomikos VAPORIS, *Tour of duty: Samurai, military service in Edo, and the culture of early modern Japan*, Honolulu, University of Hawai'i press, 2008, 参勤交代 *sankinkōtai*, il termine è reso anche, in altre opere, come "sistema delle residenze alterne".

La situazione stradale precedente al periodo Tokugawa

Seppure la maggior parte di quei ammodernamenti al sistema di circolazione che incisero sul miglioramento delle condizioni di viaggio della popolazione furono presi solo successivamente al completamento dell'opera di unificazione, da parte della coalizione guidata dal clan Tokugawa, è indispensabile notare come già a partire dalla seconda metà del XVI secolo vari *Sengoku daimyō* 戦国大名, iniziarono ad introdurre varie riforme mirate a migliorare la viabilità all'interno dei loro domini e i collegamenti con quelli a loro sottomessi. Questi interventi, oltre ad indicarci un generale aumento di interesse politico verso il miglioramento del pessimo stato di abbandono in cui giaceva la rete di comunicazione della fine del periodo Sengoku 戦国時代(1467-1573), penso possano essere utili per darci una panoramica storica del sistema stradale del periodo precedente all'amministrazione Tokugawa, aiutandoci anche a capire meglio nel confronto, l'efficacia che i successivi provvedimenti ebbero nell'influenzare la mobilità generale della popolazione di periodo Edo.

Il periodo Sengoku 1467-1573

Nei due secoli precedenti il periodo Tokugawa il territorio giapponese fu caratterizzato da un livello di divisione territoriale così elevato da non poter forse neppure parlare di un vera e propria rete di comunicazione. Infatti le continue lotte che caratterizzarono il periodo Sengoku, ovvero dei Paesi belligeranti, portarono prima al frazionamento dell'arcipelago in numerosi domini in continua lotta fra loro e influenzarono la proliferazione di barriere doganali fortificate, i *bansho* 番所, lungo le strade ed i confini di questi. Questo ebbe come duplice effetto di limitare fortemente i commerci interregionali, che assieme all'instabilità politica, causò il crollo della già limitata mobilità della popolazione dell'arcipelago. Il disinteresse da parte della classe politico militare nei confronti delle vie di comunicazione portò quindi queste in uno stato di cattiva manutenzione, alla loro caduta in disuso ed alcune di loro perfino in condizioni di semi abbandono.

Lungo le strade del progresso

I primi cambiamenti riguardo alle politiche di circolazione si iniziarono a vedere verso la seconda metà del XVI secolo quando vari *Sengoku daimyō*, fra cui importanti personaggi come Nobunaga¹⁵ e Uesugi Kenshin, iniziarono a migliorare la viabilità interna dei loro domini con quella dei territori assoggettati al loro potere.¹⁶ Questo avvenne abbattendo innanzitutto le barriere doganali private che, come già illustrato, scoraggiavano fortemente la circolazione di merci e persone. A questo intervento si affiancò anche il miglioramento delle condizioni della rete di comunicazione attraverso lavori che spesso consistevano nella semplice manutenzione straordinaria delle vecchie vie, ma che in alcuni casi potevano arrivare a consistenti opere di rinnovamento a seconda delle nuove esigenze.

Queste politiche rivolte al miglioramento della viabilità furono continuate anche da colui che è considerato il successore di Nobunaga, ovvero Hideyoshi,¹⁷ al quale, oltre a promuovere la costruzione e la riabilitazione di alcune importanti strade, va riconosciuto il merito di aver iniziato l'unificazione delle unità di misura, dando così inizio al posizionamento degli *ichiritsuka* 一里塚, corrispondenti per funzione alle nostre pietre miliari.

Il periodo Azuchi-Momoyama 1573-1598

Al di là dell'evidente utilità pratica, in questi provvedimenti di ripristino e ammodernamento delle strade è possibile leggere anche una dichiarazione delle aspirazioni politiche di questi *Sengoku daimyō*. La graduale unificazione delle vie di comunicazione divenne simbolo tangibile e visibile del loro potere sul territorio, preludio all'auspicabile completamento dell'unificazione dell'arcipelago.

Limitandoci anche solo a giudicare l'opera ed i risultati ottenuti sulla rete viaria, e tralasciando solo momentaneamente i suoi numerosi successi politico-militari, Hideyoshi dimostrò di essere degno dell'appellativo di secondo unificatore del Giappone. Durante il periodo Azuchi-Momoyama Hideyoshi fu infatti promotore di importantissimi lavori mirati al ripristino di fondamentali vie di comunicazione, alla costruzione di nuove strade e all'unificazione dei pesi e delle misure.

Un piccolo esempio della sua opera potrebbe essere la costruzione di una strada di collegamento fra Aizu e Odawara, per un totale di circa 390 chilometri ed una larghezza di 5,46 metri,

¹⁵ Oda Nobunaga (1534-82)

¹⁶ KODAMA kōta, *Nihon kōtsū shi*, Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 1992, p.217.

¹⁷ Toyotomi Hideyoshi (1537-98)

successivamente alla vittoria sul clan degli Gohōjō¹⁸ nella zona del Kantō.¹⁹ A Kyōto ordinò la realizzazione del grande ponte di Sanjō,²⁰ che divenne, anche se solo temporaneamente,²¹ punto di origine di Tōkaidō, Tōsandō, e di tutte le altre strade dell'arcipelago.

Ma forse l'opera più esemplificativa di questa sua azione politica fu la ristrutturazione del San'yōdō 山陽道, la strada maestra che, fin dalla sua istituzione del 701,²² univa l'area del Kansai alla punta meridionale dell'isola Honshū, e che pur avendo un'origine così antica, e nonostante la sua importanza per la viabilità dell'arcipelago, aveva perso gradualmente d'importanza durante i secoli. Il ripristino di questa strada iniziò nel 1586 quando Hideyoshi, in occasione della sottomissione del clan Shimazu,²³ ordinò il suo ammodernamento al clan Mōri, come segno di fedeltà.²⁴ Durante il periodo Tokugawa questa strada divenne conosciuta con vari nomi,²⁵ fra cui Saikoku kaidō 西国街道, o anche Chūgokuji 中国路.

L'unificazione dell'arcipelago e le riforme Tokugawa

I lavori di miglioramento delle strade

Al completamento del processo di unificazione, nonostante gli importanti provvedimenti presi e lavori intrapresi fino a quel momento, il nuovo *bakufu* Tokugawa si venne a trovare a trovare un sistema di comunicazione non ancora all'altezza delle sue nuove necessità, o forse dovremmo dire delle ambizioni, politiche ed economiche. Questo perché pur rappresentando un notevole sviluppo, potremmo dire che il recupero delle vie di circolazione regionali, l'eliminazione delle barriere doganali ed in generale la maggior parte delle politiche stradali intraprese nel secolo precedente, fossero mirate soprattutto al completamento dell'unificazione dell'arcipelago, piuttosto che alla creazione di un pratico ed unificato sistema di comunicazione in funzione dell'amministrazione, oltre che della popolazione. Mentre la visione politica che ispirò i lavori di periodo Tokugawa, andò

¹⁸ Il clan Gohōjō 後北条氏, è conosciuto anche col nome di Odawara-Hōjō 小田原北条氏.

¹⁹ KINOSHITA Ryō, *Michi to eki*, Tōkyō, Daikōsha, 1998, p.89, la strada divenne lunga 100 里 *ri*, e larga 3 間 *ken*.

²⁰ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit., p.89, Sanjō *daibashi* 三条大橋, così chiamato poiché fu costruito con i piloni in pietra.

²¹ Con la vittoria nella battaglia di Sekigahara, Tokugawa Ieyasu sceglie di spostare il centro amministrativo nella città sede del proprio quartier generale, Edo, e con esso muove anche simbolicamente il punto di origine della rete stradale.

²² con l'emanazione del codice Ritsuryō 律令, e l'istituzione delle "cinque provincie e delle sette strade" 五畿七道.

²³ Il clan Shimazu 島津氏, aveva infatti il suo feudo nell'isola del Kyūshū. Una rinnovata San'yōdō avrebbe quindi permesso un collegamento migliore con questi territori.

²⁴ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit., p.89, i domini del clan Mōri 毛利氏 comprendevano infatti la maggior parte del tracciato di questa strada.

²⁵ La definizione dei nomi delle strade di periodo Edo appare un lavoro alquanto arduo, poiché oltre a cambiare durante i secoli, alcune di esse acquisivano nomi diversi in alcune loro tratte, a seconda della regione che attraversavano.

oltre ad uno sfondo propagandistico di manifestazione del potere del nuovo governo,²⁶ ma era orientata anche alla gestione del nuovo territorio in un periodo di pace, e mirata alla prosperità, e alla creazione di rapporti duraturi fra il governo centrale, il *bakufu*, e tutti i territori governati dai *daimyō*, gli *han* 藩.

Quindi, nonostante l'importanza delle politiche preunitarie nella storia della mobilità giapponese, fu solo con il completamento dell'unificazione dell'arcipelago che al nuovo *bakufu* Tokugawa fu possibile attuare quei lavori di rinnovamento che portarono la rete stradale a un tale livello di sviluppo ed organizzazione da rendere possibile l'aumento dei flussi: prima dei *daimyō* di tutto l'arcipelago per raggiungere Edo nei loro periodici viaggi di dovere, e poi, col tempo, anche dei comuni cittadini nell'intraprendere viaggi, anche su lunga distanza, verso i luoghi di culto e le zone termali del Paese.

Ma in cosa consistettero le riforme e gli ammodernamenti che ebbero luogo durante il periodo Edo?

I primi provvedimenti

Con la vittoria nell'Ottobre del 1600 della propria coalizione nella battaglia di Sekigahara, la casata Tokugawa uscì trionfante da questa lotta per il dominio sugli altri *han*. Questo portò alla affermazione di un nuovo ordine politico, un feudalesimo centralizzato con a capo il *bakufu* 幕府 dei Tokugawa, con sede nella città di Edo a circa 500 Km a nord-est rispetto alla capitale imperiale Kyōto. Naturalmente tutto questo necessitava l'introduzione di varie riforme, come nuovi organi amministrativi, nuove leggi e regolamenti che equilibrassero i poteri fra governo centrale e quelli regionali, ma anche un riassetto della geografia dell'arcipelago, che rappresentasse il nuovo ordine di poteri e che fosse al suo servizio.

Istituzione di shukuba ufficiali lungo il Tōkaidō 東海道 e Nakasendō 中山道

Benché la nomina a Shōgun per Ieyasu arrivò solamente nel 1603, già nel 1601, vale a dire a pochi mesi dalla vittoria di Sekigahara, avviene l'istituzione del sistema *shukueki* 宿駅, delle stazioni di posta, lungo il Tōkaidō per riuscire così ad unire attraverso messaggeri ufficiali la capitale imperiale, Kyōto, con la nascente capitale amministrativa, Edo. Queste stazioni, che inizialmente lungo questa via maestra erano solo dodici, avrebbero dovuto fornire ai viaggiatori ufficiali, ovvero in possesso di permessi, vitto e alloggio oltre al cambio di cavalli e portatori. Nel 1608 questo sistema venne

²⁶ Tuttavia presenti anche in questa amministrazione.

esteso anche al Nakasendō, per poi venir ampliato con la costruzione di ulteriori stazioni, o il loro spostamento, in modo da uniformare le distanze, anche in base alle condizioni geografiche. Per esempio, lungo il Tōkaidō, la stazione di Yoshiwara fu spostata per due volte, una nel 1642 e l'altra nel 1682, poco più a nord della prima volta. Lo stesso avvenne per quella di Arai nel 1701 e nel 1708 e per molte altre stazioni.²⁷

Le pietre miliari ed i filari d'alberi

Per quanto riguarda i lavori di posizionamento degli *ichirizuka* lungo il sistema stradale si può notare come, oltre alla loro utilità pratica, quest'opera fosse pregna di un forte carattere simbolico. Non a caso la politica Tokugawa di posizionamento degli *ichirizuka* iniziò nel 1604, l'anno seguente alla nomina a shōgun di Ieyasu, con la fissazione a Nihonbashi dell'origine di tutte le strade. Si può facilmente intuire come questa scelta, oltre alla sua evidente praticità, ovvero la fondazione di un uniforme sistema di comunicazione, andò a fissare Edo non solo al centro della geografia dell'arcipelago, ma la rese fulcro dei nuovi equilibri di potere come nuova capitale amministrativa. Dal ponte "dell'origine del Sole"²⁸ si sarebbe irradiato il nascente sistema stradale dell'arcipelago, mentre a pochi chilometri di distanza aveva sede il nuovo cuore della politica feudale, il castello di Edo, residenza degli shogun.

Tuttavia questi lavori non furono gli unici che interessarono la rete viaria nei primi decenni del XVII secolo. Contemporaneamente, infatti, a questi lavori di realizzazione degli *ichirizuka*, il *bakufu* promosse anche la piantumazione di alberi lungo le strade, così come aveva fatto Hideyoshi nel decennio precedente.

Rojū e il decreto per miglioramento strade

A seguito di decenni di sottoutilizzo e di mancato interesse per la manutenzione, non sorprende come quello che sarebbe dovuto essere il sistema di comunicazione dell'arcipelago, nonostante i lavori intrapresi da numerosi *Sengoku daimyō*, al momento dell'unificazione fosse costituito da segmenti di strade generalmente stretti e tortuosi, e che per la gran parte diventavano fangosi in caso di pioggia.²⁹ Per questa ragione, dopo i primi anni in cui possiamo immaginare il governo Tokugawa preso da molte questioni politiche da risolvere, i primi accorgimenti mirati al rinnovamento della rete di comunicazione interessarono il miglioramento della sede stradale di tutte

²⁷ WATANABE Kazutoshi, *Tōkaidō no shukuba to kōtsu*, Shizuoka, Shizuoka Shinbunsha, 2000, p.37.

²⁸ Rendendo letteralmente il termine Nihon 日本, Giappone.

²⁹ KODAMA, *Nihon kōtsū shi*, op.cit., p.217.

quelle vie, piccole o grandi che fossero, la cui carreggiata diventava impraticabile in caso di precipitazioni. Questi provvedimenti iniziarono ad essere adottati a partire dal 1612 quando il *rōjū* 老中, il consiglio degli anziani, decretò i primi interventi volti al miglioramento delle sedi stradali.³⁰ Questi consistevano nel livellamento della sede stradale e della sua copertura con sassi e sabbia, al fine di evitare la formazione di pozzanghere e fango, inoltre ai lati di queste si sarebbero dovute costruire canalizzazioni per favorire il deflusso dell'acqua.³¹

Il fatto che questi primi provvedimenti risultarono in lavori abbastanza semplici, possono forse farci capire il cattivo stato in cui versava la maggior parte delle strade dell'arcipelago e la necessità di manutenzione che richiedevano. Tuttavia il processo di rinnovamento non si fermò a questo livello.

Adattamento delle vie ai nuovi tempi

Benché fino ad ora si sia parlato di una rete stradale da rinnovare, lo stato in cui si trovavano le vie al momento dell'unificazione è abbastanza lontano dall'idea di sistema di comunicazione. Infatti nonostante la loro storia secolare, ad eccezione delle strade delle città sorte intorno ai castelli e quelle delle stazioni di posta, erano ben poche le strade che erano state costruite deliberatamente dalle amministrazioni. Per questo motivo la maggior parte delle strade procedevano lungo le coste, gli argini dei fiumi e quelli dei campi, incedendo in disagiati percorsi tortuosi. Le opere di ripristino della circolazione intraprese dai vari Sengoku *daimyō*, in particolare da Hideyoshi, furono senza dubbio utili alla creazione di un'unica rete di comunicazione, tuttavia le esigenze del nuovo *bakufu*, in parte conseguenti dallo spostamento del centro amministrativo dalla pianura del Kansai a quella del Kantō, resero necessari ulteriori lavori che interessarono l'arcipelago per quasi tutto il XVII secolo.

Così vennero costruiti nuovi tragitti, in modo da rendere i percorsi più rettilinei e scorrevoli, ma anche per evitare punti problematici come vie a precipizio sul mare o passi montani particolarmente ardui. Inoltre fu regolamentato che le strade principali dovessero misurare 2 *ken*³², di larghezza.

I lavori lungo il Tōkaidō

Naturalmente per effettuare questi arrangiamenti al fine di ricostituire una rete stradale efficiente, ci vollero molti anni, e sebbene la maggior parte dei lavori principali lungo il Tōkaidō iniziarono

³⁰ KODAMA, *Nihon kōtsū shi*, op.cit., p.214.

³¹ KODAMA, *Nihon kōtsū shi*, op.cit., p.214 questi regolamenti furono compresi nel *Gotōkereiō* 御当家令条.

³² 1Ken = 1,818metri, quindi 2 ken = 3,636metri.

attorno al 1616, finendo verso il 1643, contemporaneamente vennero condotte anche opere di rinnovamento sulla maggior parte delle strade e nei decenni successivi furono attuati ulteriori interventi su iniziativa diretta del *bakufu*, in base alle necessità che emersero con l'aumentare del loro utilizzo.

Nanro

Un esempio esplicativo di questa continua necessità di lavori furono i *nanro* 難路, o *nansho* 難所, quei tratti di strada che a causa delle loro caratteristiche, soprattutto geografiche, rendevano arduo il passaggio dei viandanti. Facevano parte di questo gruppo i passi montani, a causa della loro ripidezza, strettezza e fangosità in caso di precipitazioni, e i guadi dei grandi fiumi come ad esempio il Tenryūgawa e il fiume Ōi che si incontravano lungo il Tōkaidō. Per venire incontro alle nuove esigenze di viabilità, e spesso rispondendo alle lamentele di importanti viaggiatori, come nobili di corte o di spada, il *bakufu* di Edo si impegnò più volte durante questo periodo con ulteriori lavori di sistemazione.

Durante il periodo Edo la località di Hakone fu conosciuta per numerosi sue caratteristiche, le sue fonti termali,³³ la rigidità dei controlli presso la sua barriera di controllo, il *sekisho* di Hakone 箱根関所, e il suo arduo valico, conosciuto anche col nome di Hakone *hachiri* 箱根八里, le otto miglia di Hakone. Punto particolarmente problematico, questo tratto di strada era stato interessato da lavori già per mano del clan Gohōjō durante i periodi Muromachi e Sengoku, pur tuttavia necessitando di ulteriori opere di miglioramento anche durante il periodo Edo. La prima parte di queste opere di rinnovamento iniziò nel 1616, finendo nel 1620, e rappresentò uno fra i più grandi lavori intrapresi in quegli anni,³⁴ con l'allargamento della carreggiata e la creazione di canalizzazioni per l'acqua piovana.³⁵ Infatti si racconta di come, in caso di precipitazioni atmosferiche, i viaggiatori rimanessero impantanati fino a sotto le ginocchia. Il valico di Hakone subì negli anni, ulteriori lavori di lastricatura in pietra, ma non solo a causa della loro pendenza ma, soprattutto, per cercare di evitare in modo definitivo i problemi causati dal fango, sia nel 1680 che nel 1863.³⁶

Ma forse, ancora più degno di nota fu l'apertura del valico di Satta, nell'odierna prefettura di Shizuoka, fra le stazioni di posta di Okitsu, e Yui. In questo tratto costiero, la conformazione del

³³ 箱根七湯, Hakone shichitō, le sette fonti di Hakone.

³⁴ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsu*, op.cit., p.36.

³⁵ Controllare quali altri lavori furono stati eseguiti!

³⁶ KODAMA, *Nihon kōtsū shi*, op.cit., p. 215.

territorio costringeva il Tōkaidō a procedere alla base dell'alta scogliera, quindi a livello del mare e in balia delle onde.³⁷ In occasione della visita della delegazione coreana nel 1655 il governo Tokugawa decise quindi di far costruire parallelamente a questo tratto un valico a monte della scogliera in modo da poter aggirare la pericolosa costa.³⁸

I lavori di ammodernamento sulle altre strade

Seppure gli sforzi del nuovo governo si concentrassero sulla costruzione di un sistema di comunicazione in funzione del nuovo centro amministrativo, la città di Edo, i vari *daimyō* dell'arcipelago non vollero essere da meno, e si interessarono all'ammodernamento delle vie principali all'interno dei loro domini, estendendo così questa nuova rete stradale .

Ad esempio nel 1632, lo *han* di Aizu impiegò circa ottantamila persone per rinnovare il Shirakawa kaidō 白河街道, la strada principale che avrebbe unito la città di Aizu a quella di Shirakawa. Questa strada, pur non essendo considerata una via principale dal governo centrale, era tuttavia usata durante la pratica del *sankin kōtai* da almeno tre *daimyō* del nord dello Honshū, poiché gli consentiva di raggiungere lo Ōshūdōchū e grazie a questa Edo. Oltre ad allargarla ed a sistemare il tracciato i passi, furono lastricati di pietra per i motivi già esposti precedentemente.³⁹

Nel 1647, in maniera analoga, nello *han* di Okayama si decise di rinnovare quel tragitto del Chūgokuji che attraversava questo dominio, intervenendo sulle carreggiate, anche allargandole, aggiungendo gli *ichirizuka* e piantando i filari d'alberi, in modo da unificarla al resto di questa nuova rete stradale. Venne inoltre istituito un sistema di stazioni di posta simile a quello lungo le strade del *gokaidō*.⁴⁰

Il *Buke shohatto*

Provvedimento importante per il mantenimento di un flusso continuo lungo le strade, nonché dell'interesse verso la manutenzione delle vie, fu preso nel 1635 con l'emanazione del *Buke shohatto* 武家諸法度, il regolamento per l'aristocrazia militare. All'interno di vari divieti ed obblighi, derivanti dai nuovi equilibri fra feudatari e governo centrale, questo nuovo regolamento,

³⁷ Tanto che questo tratto di costa viene spesso descritto con la perifrasi 「親知らず子知らず」, *oyashirazu koshirazu*, "senza che né i genitori né i figli se ne accorgessero", ovvero, che la forza delle onde era tale che genitori e figli venivano separati senza avere il tempo di rendersene conto e potersi anche solo salutare.

³⁸ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsu*, op.cit., pag.36; FUKAI Jinzō, *Kinsei joseitabi to kaidō kōtsū*, Toyama, Katsura Shobō, 1995, p 124.

³⁹ fonte: <http://aidu.konjiki.jp/sirakawa.html>

⁴⁰ KODAMA, *Nihon kōtsū shi*, op.cit., p. 217.

oltre a vietare in modo risoluto la presenza di barriere private lungo le strade,⁴¹ i già citati *bansho*, introdusse in modo strutturato il sistema delle residenze alterne,⁴² *sankin kōtai*. Secondo questo sistema, derivante da usanze feudali simili sviluppatesi nei secoli precedenti, a tutti i *daimyō* fu imposto di costruire una residenza all'interno di Edo, presso cui far risiedere in modo costante dei propri familiari, come sorta di ostaggi in segno di fedeltà verso il *bakufu*. In anni alterni, inoltre, i *daimyō* si sarebbero dovuti recare presso questa residenza al fine di prestare servizio al proprio signore, lo Shōgun, in mansioni definite.

Questi viaggi di dovere, oltre a muovere ingenti capitali lungo le strade durante il loro svolgimento, ebbero un notevole riflesso sullo stato di manutenzione delle vie di comunicazione e sulla presenza delle strutture che si originarono lungo queste. Infatti, a causa del coinvolgimento diretto dei vari *daimyō*, ogni singolo *han* si interessò delle condizioni del sistema stradale.

“Poiché i Signori dei vari paesi, come gli Olandesi, sono obbligati a fare un viaggio annuale alla corte dell'Imperatore (sic), prima che passino si sabbia la strada, la si spazza e vi si rimuovono tutti i rifiuti e gli escrementi dei cavalli.”

(C.P Thunberg)

⁴¹ Tuttavia varie barriere private continuarono ad esistere, sebbene perdendo parte della loro autorità.

⁴² Rosa CAROLI, e Francesco GATTI, *Storia del Giappone*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2006, p.99.

La rete di comunicazione di periodo Edo

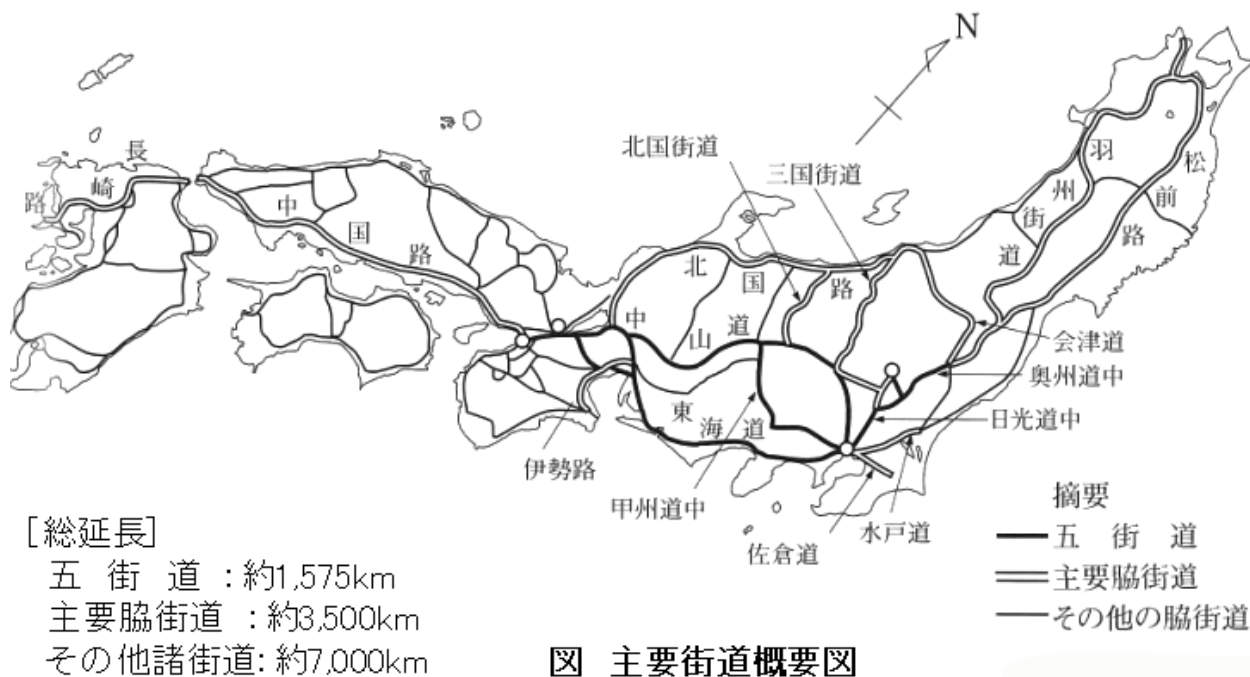


Fig.1 : mappa delle strade di periodo Edo. (fonte: www.mltl.go.jp/road/michi-re/3-1.htm)

Grazie quindi alle nuove necessità politiche del *bakufu* Tokugawa, in seguito ai numerosi provvedimenti presi e lavori eseguiti su territorio, si arrivò alla creazione di un'articolata rete di comunicazione, in grado di permettere i collegamenti fra ogni regione dell'arcipelago e Edo. Il cuore di questo sistema era costituito dai *gokaidō*, le cinque vie maestre che irraggiandosi dal ponte Nihonbashi, non lontano dal castello shogunale di Edo, erano considerate dal governo Tokugawa di importanza strategica per l'amministrazione del territorio. Tuttavia queste permettevano i collegamenti fra la capitale amministrativa e la capitale imperiale Kyōto, ed i territori del nord, mentre i collegamenti con il resto del Paese erano costituiti da numerose strade secondarie alcune delle quali, nonostante il loro nome, erano di grande importanza per gli spostamenti all'interno dell'arcipelago. Vi era, inoltre, una moltitudine di quelle che potremmo definire come ramificazioni stradali che pur non essendo considerate di grande interesse dall'amministrazione centrale, erano ad ogni modo rilevanti per la circolazione di determinate aree poiché permettevano di raggiungere le vie di scorrimento principali.

Se le arterie stradali formavano il sistema vascolare attraverso il quale flussi di viaggiatori, costituiti da nobili, di sangue e di spada, mercanti, religiosi e una moltitudine tipi di persone diverse potevano scorrere, il sistema nervoso dell'arcipelago, lungo il quale viaggiavano i messaggi ufficiali dell'amministrazione era costituito dal sistema delle stazioni di posta. Tuttavia non ci volle molto tempo che queste strutture caratterizzati da funzioni ufficiali diventassero punti nevralgici nei viaggi

della popolazione, popolandosi di strutture ricettive e per la ristorazione, di bancarelle, artisti girovaghi. A completamento di questo sistema di comunicazione fu creato un sistema di permessi di viaggio e barriere di controllo, poste in punti strategici del territorio in modo da controllare e regolamentare gli spostamenti lungo questa rete.

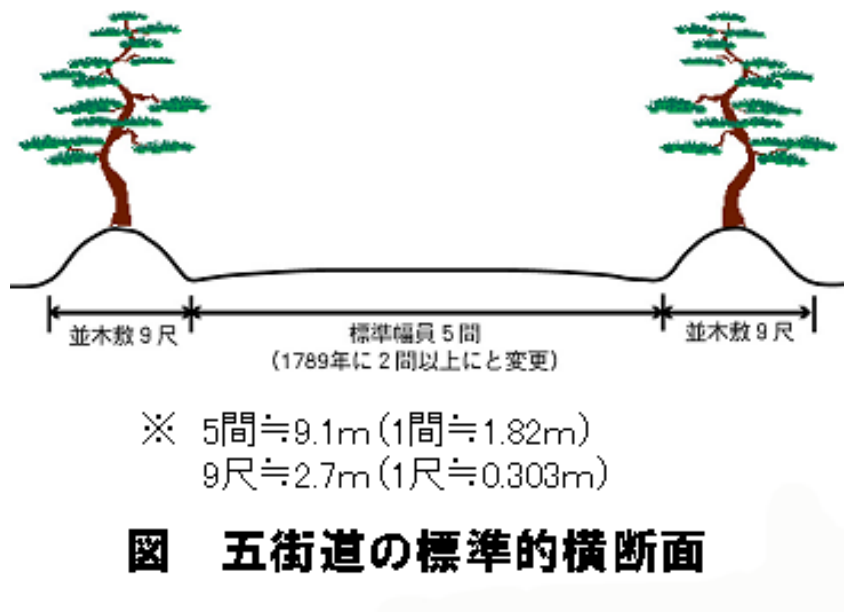


Fig.2 : rappresentazione di una sezione di strada di periodo Edo (fonte: www.mtl.go.jp/road/michi-re/3-2.htm)

Naturalmente lo sviluppo di questo sistema avvenne in modo

graduale, attraverso i provvedimenti già illustrati, e nonostante la sua estensione, la differente importanza fra le arterie da cui era composto e i diversi territori che attraversavano, i lavori di ammodernamento che vennero intrapresi permisero la creazione di una funzionale rete di comunicazione caratterizzata da un buon livello di condizioni, nella maggior parte del suo percorso e una costante manutenzione. Queste oltre a dare uniformità alla nuova rete di comunicazione, divennero attributi ben riconoscibili entrando nell'immaginario della popolazione del periodo, e diventando elementi familiari anche grazie alla comparsa sul mercato della seconda metà di questo periodo di prodotti editoriali a stampa come guide, mappe e xilografie policrome.

L'aspetto delle strade

La larghezza delle carreggiate non era uniforme per ogni strada, ma variava a seconda della loro importanza e delle condizioni geografiche delle regioni che si trovavano ad attraversare. Per esempio, benché con i primi decreti si stabilì come misura standard per il Tōkaidō la larghezza di 5 *ken*,⁴³ è ben comprensibile come 9,09 metri fosse una misura troppo elevata per essere applicata a tutte le strade. Per questa ragione questa misura venne quindi portata a un minimo di 2 *ken*,⁴⁴

⁴³ (1 間, *ken* = 1,818 metri)

⁴⁴ 2 *ken* = 3,636 metri. un decreto del 1789, la misura di 5 *ken* venne portata alla misura minima di 2 *ken*.

ovvero la misura media delle strade nell'area del Kansai, mentre nell'area del Kantō del Tōkaidō erano molto comuni i tratti di 3-4 *ken* di larghezza.⁴⁵

Poiché il trasporto su ruota era vietato,⁴⁶ non era necessario lastricare le carreggiate per evitarne l'usura, e per questa ragione la loro manutenzione era semplificata. Infatti queste venivano solitamente coperte di sassi e sabbia, anche per migliorare il deflusso delle acque piovane, anche attraverso la costruzione di canalizzazioni. Tuttavia furono molti i passi montani in cui si resero necessari opere di lastricatura della sede stradale per evitare ai viaggiatori, come già accennato, di affondare nel fango a causa di pioggia e neve. Inoltre ai lati della maggior parte delle strade principali, oltre alle canalizzazioni per l'acqua piovana, si potevano trovare anche filari d'alberi, e a distanza di 1 *ri*⁴⁷ gli *ichirizuka*.

1 <i>ri</i> (里)	36 <i>chō</i> (町)	± 3927 metri
1 <i>chō</i> (町)	60 <i>ken</i> (間)	± 109 metri
1 <i>ken</i> (間)	6 <i>shaku</i> (尺)	± 1,818 metri

Ichirizuka

Benché vengano comunemente indicate col termine “pietre miliari”, per la loro equivalente funzione di indicatori della distanza, gli *ichirizuka* giapponesi di questo periodo erano costituiti da un tumulo di terra, *tsuka* 塚, di pianta quadrata di circa 2-3 metri di lato in cima al quale veniva piantato un albero. Queste furono poste lungo la maggior parte delle strade dell'arcipelago, ad una distanza di 1 *ri*, gli uni dagli altri, e spesso si potevano trovare due tumuli paralleli, uno per lato di strada.

L'usanza di utilizzare questi tumuli di terra, piantandovi sopra un albero, per segnare le distanze ha origini cinesi⁴⁸ e, pur essendo stata introdotta in Giappone già durante il periodo Nara,⁴⁹ fu Nobunaga a reintrodurre il loro utilizzo nell'arcipelago. Fu, invece, merito di Hideyoshi nel 1592 il

⁴⁵ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsu*, op.cit.,p..

⁴⁶ Con l'eccezione di alcuni tratti determinati, in cui questi mezzi di trasporto erano essenziali per gli scambi commerciali.

⁴⁷ 1 里 = 3,9 Km, Tenendo presente che un miglio terrestre/inglese misura all'incirca 1,609 Km, si può facilmente comprendere come l'utilizzo del termine “pietre miliari” sia tecnicamente errato.

⁴⁸ ARAI Hideki, SAKURAI Kuniō, SASAKI Kenichi, SATŌ Michio *hen*, *Nihonshi Kobyakka “kōtsū”*, Tōkyō, Tōkyōdō Shuppan, 2001, p.88.

⁴⁹ 710-780 D.c.

primo tentativo di unificazione delle unità di misura fra i territori da lui direttamente amministrati e quelli dei suoi feudatari, portando quindi 1 *ri* all'equivalente dei già citati 3,9 chilometri, e iniziando far erigere sistematicamente gli *ichirizuka*.

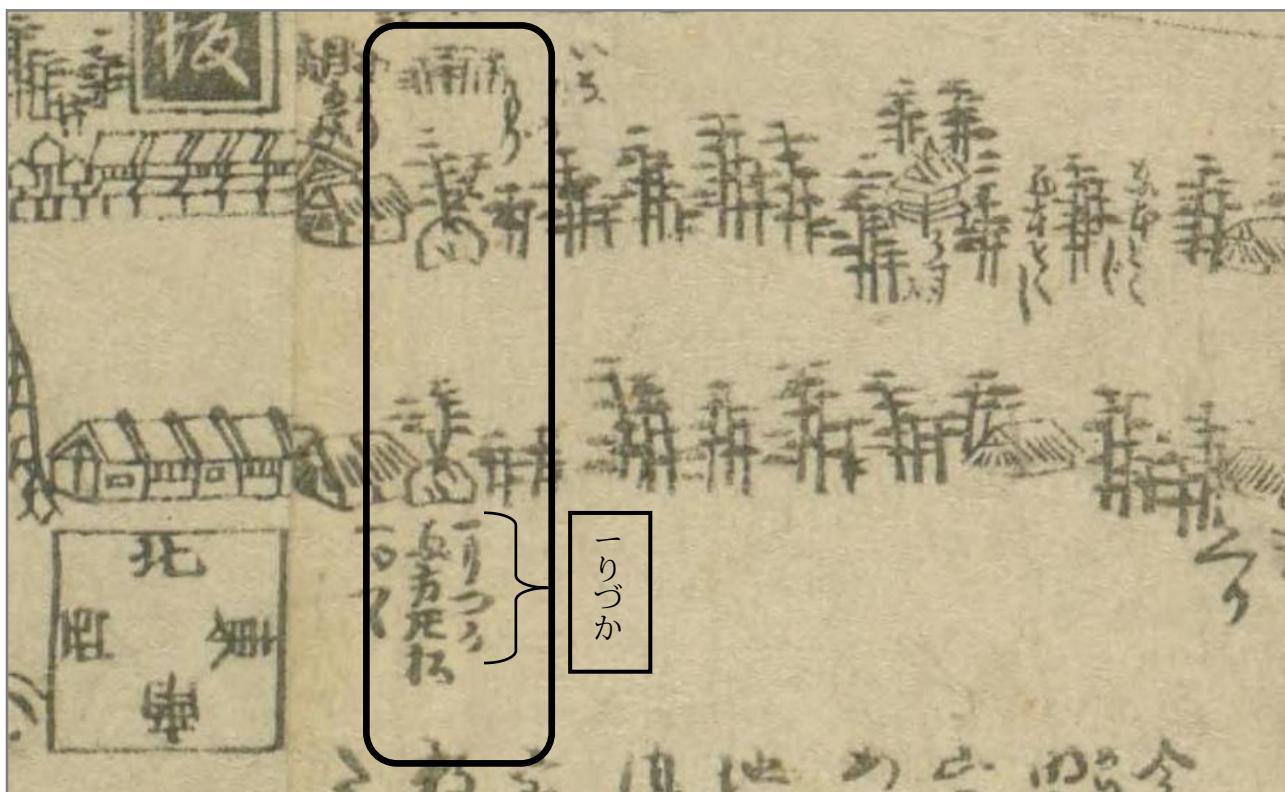


Fig.3 : particolare di una mappa di periodo Edo. Cerchiati si possono notare due *ichirizuka* ai lati della strada.

Con il completamento dell'unificazione il nuovo *bakufu* Tokugawa si trovò quindi nella posizione di poter finalmente imporre un uniforme sistema di unità di misura su tutti i territori dell'arcipelago.⁵⁰ Nel 1604 venne infatti fissato a Nihonbashi, non lontano dal castello shogunale di Edo, il punto di misurazione iniziale di tutte le strade, compreso il luogo d'origine dei *gokaidō*. Tutto questo ci sottolinea la simbolicità politica di questo gesto, che posizionando fisicamente Edo al centro del nuovo sistema di circolazione, poneva la casata Tokugawa al centro del nuovo sistema politico. A partire dal 1604, dunque, si ricominciarono ad erigere gli *ichirizuka* dapprima lungo Tōkaidō, Nakasendō e Hokurikudō,⁵¹ e successivamente a questi lavori, attorno al 1612, iniziarono a diffondersi progressivamente su tutte le altre strade. Tuttavia ci son testimonianze di come gli *ichirizuka*, benché presenti su tutte le vie principali, non fossero stati costruiti su tutta la lunghezza

⁵⁰ Infatti non in tutte le regioni dell'arcipelago ad 1 *ri* corrispondevano 36 *chō*, ma la proporzione fra le unità di misura erano abbastanza diverse. Così, ad esempio, ad 1 *ri* potevano corrispondere, in base alla zone, 39 *chō*, 48 *chō*, 50 *chō* oppure 60 *chō* (ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.88).

⁵¹ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.89; IKEGAMI Mayumi, *Edo shomin no shinkō to kōraku*, Tōkyō, Dōseisha, 2002 p.6.

del loro percorso di queste strade.⁵² Inoltre in alcune zone dell'arcipelago si sa che ad 1 *ri* non corrispondevano 36 *chō*, ma vi fossero piccole differenze.⁵³

Oltre alla loro indiscutibile carica simbolica e alla loro utilità organizzativa, gli *ichirizuka* ebbero un'importante funzione pratica, ovvero fungere da punto di riferimento per tutti i viandanti. Con la loro presenza, infatti, aiutavano tutti quei viaggiatori che si erano affidati al servizio di trasporto bagagli o persone, che si potevano trovare presso le stazioni di posta, a definire il tragitto percorso stabilendo così il giusto compenso.⁵⁴

~ *I filari d'alberi*



Fig.4 : tratto originale del vecchio Tōkaidō costeggiato da un filare di criptomerie, nei pressi della barriera di Hakone. (fotografia scattata da Roberto Vaccani)

⁵² Ibidem.

⁵³ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.90.

⁵⁴ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.89; IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.7.

Assieme agli *ichirizuka* un altro elemento distintivo e caratteristico delle strade di questo periodo, furono i *namiki* 並木, i filari d'alberi lungo le strade.

Benché possa sembrare una caratteristica alquanto secondaria della rete stradale, quasi ornamentale, la piantumazione di filari d'alberi lungo strade fu fra le prime politiche intraprese da Nobunaga nella sua politica di ristrutturazione del sistema di circolazione. La ragione di ciò, forse, è proprio da ricercare nella loro visibilità, che oltre a rendere il percorso di queste strade ben definibili visivamente ai viaggiatori, aiutava a sottolinearne simbolicamente l'importanza politica di questo rinnovamento.

La piantumazione di alberi lungo le strade principali si racconta che ebbe origine durante il periodo Nara quando, su proposta dei monaci del Tōdaiji, furono piantati alberi lungo le sette strade maestre del tempo per fungere da ristoro ai viaggiatori,⁵⁵ come forma di benevolenza verso i viaggiatori ed i pellegrini. Naturalmente durante i secoli successivi, così come avvenne per gli *ichirizuka*, la maggior parte di questi filari non vennero curati, perdendo gradualmente la loro continuità lungo le vie, fino alla loro pressoché completa scomparsa.

Questa pratica venne ripresa durante il XVI secolo da numerosi Sengoku *daimyō* oltre a Nobunaga, come ad esempio Uesugi Kenshin, probabilmente per la loro forte carica simbolica già precedentemente accennata.

I filari ed il periodo Tokugawa

Per quanto riguarda l'opera di piantumazione da parte del *bakufu* Tokugawa, la scelta fu presa nel 1604 assieme a quella della posa degli *ichirizuka*,⁵⁶ e coerentemente alla scelta politica di creare un'uniforme rete stradale. Tuttavia un decreto del 1762,⁵⁷ ci testimonia come la cura di questi filari fosse rimasta alquanto scarsa durante i decenni, finendo col creare anche qualche problema ai viaggiatori. Infatti, grazie a questo provvedimento, apprendiamo che si era resa necessaria una manutenzione generale di tutti i filari, poiché alcune piante erano ormai cresciute un po' troppo finendo coll'invadere le carreggiate, mentre in altri casi si rendeva necessaria la piantumazione di nuovi alberi a causa della mancanza di questi in alcuni tratti in seguito a malattie, insecchimento o cadute causate dai forti venti. È interessante notare come questi nuovi lavori, ordinati nel XVIII secolo, non limitandosi solamente alla manutenzione dei filari, ci testimoniano il rinnovato interesse dell'amministrazione nei confronti della rete stradale e della circolazione. Infatti oltre alla potatura e

⁵⁵ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.89.

⁵⁶ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.90.

⁵⁷ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.90; IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.7.

all'abbattimento degli alberi pericolanti venne anche deliberato l'abbattimento di piante sane e la loro sostituzione con nuovi alberi, al fine di allargare le carreggiate in determinati tratti dove, evidentemente, si era reso necessario.

Per quel che riguarda gli alberi che furono scelti a formare i filari, questi erano di varie specie, anche a causa delle differenze climatiche all'interno del lungo arcipelago giapponese. Secondo una statistica,⁵⁸ il numero di pini e criptomerie sommati occupavano più della metà degli alberi piantati, ma fra le molte altre specie, solo per citarne alcuni, potevamo trovare anche ciliegi, salici e ginkgo. Ad ogni modo, qualsiasi fosse l'albero scelto, oltre al loro valore simbolico per la propaganda si può facilmente comprendere la loro utilità per i viaggiatori. Prima di tutto, grazie alla loro visibilità anche a lunghe distanze, i filari erano perfetti per facilitare il riconoscimento delle strade principali, ed ancor di più nella stagione invernale durante i quali la fitta neve poteva finire col coprire tutto il paesaggio. Inoltre, proprio in questi rigidi mesi, la vegetazione riparava anche dai freddi venti e dalle precipitazioni atmosferiche, benché l'accumulo di neve sui rami potesse essere comunque pericolosa di per sé. Mentre durante i mesi caldi, l'ombra delle piante riparava dai raggi diretti del sole, fornendo rifugio ai viaggiatori dalla canicola estiva.⁵⁹

⁵⁸ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka...*, op.cit., p.90.

⁵⁹ IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.7.

LA RETE STRADALE TOKUGAWA

“Their highway, the Tokaido, the imperial road throughout the kingdom, may challenge comparison with the finest in Europe. Broad, level, carefully kept and well macadamized, with magnificent avenues of timber to give shade from the scorching heat of sun, it is difficult to exaggerate their merit.”

(Sir Rutherford Alcock)⁶⁰

Sebbene i lavori fino a qui descritti possano forse sembrare alquanto semplici, furono in realtà molto efficaci nel creare condizioni stradali favorevoli agli spostamenti, grazie ai nuovi punti di riferimento lungo le vie principali e secondarie, le buone condizioni del manto stradale e in generale rendendo meno ostile quello che sarebbe stato il teatro principale dei viaggi della popolazione.

Ma nonostante l'importante ruolo che acquisì per la cultura, la società e l'economia del periodo Edo, la creazione di una rete stradale funzionale e l'ammodernamento di queste arterie stradali furono mossi da importanti necessità politiche per l'allora nuovo governo Tokugawa, sia pratiche che simboliche. Così la conformazione della rete viaria, e la classificazione delle sue strade secondo il grado di importanza datogli dall'amministrazione centrale, ci rimangono a testimonianza delle politiche territoriali del *bakufu* Tokugawa e degli obiettivi che si propose di raggiungere.

L'origine delle strade fu infatti fissato a Nihonbashi, rendendo Edo il nuovo simbolico punto focale dell'arcipelago e sottolineando in questo modo la posizione di potere acquisita dal clan Tokugawa e allo stesso tempo la loro centralità rispetto a tutti gli altri signori feudali.

Tutte quelle strade che si irradiavano così da Edo, data la loro importanza strategica nella circolazione, vennero poste nel 1659 sotto il controllo diretto del magistrato delle Strade, il *dōchū bugyō* 道中奉行.⁶¹ All'interno di questo gruppo possiamo trovare le cinque arterie comunemente conosciute sotto il nome di *gokaidō*.

⁶⁰ Fonte: road bureau, ministry of land, infrastructure and transport, Japan. (www.mlit.go.jp)

⁶¹ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobyakka..*, op.cit., p.86, precedentemente a questa data il magistrato delle strade era un subalterno del magistrato delle finanze, e la sua trasformazione in una figura indipendente potrebbe suggerirci l'importanza che queste strade assunsero nelle politiche del *bakufu*, nonché la necessità di una loro più "attiva" amministrazione.

Le altre vie di comunicazione, che rimasero sotto la gestione del magistrato delle Finanze, il *kanjō bugyō* 勘定奉行, venivano invece considerate come strade secondarie, *waki kaidō* 脇街道, oppure indicate anche come *waki ōkan*, 脇往還. Tuttavia all'interno di queste erano comprese strade di grande importanza per la circolazione interregionale, come il Chūgokuji 中国路, Iseji 伊勢路 o lo Hokkokuji 北国路.⁶²

I *gokaidō* 五街道



Fig.5: percorso dei *gokaidō*

Benché comunemente le cinque arterie principali di questo periodo vengano indicate col nome *gokaidō*, durante il periodo Edo sembra che questo termine non fosse ufficialmente usato dall'amministrazione Tokugawa né per indicare in modo specifico queste cinque strade, né per sottolineare la loro importanza rispetto alle altre strade,⁶³ anche in considerazione del fatto che non erano le uniche strade sotto l'amministrazione del *dōchū bugyō*.

⁶² TAKEBE Ken'ichi, *Michi II*, Tōkyō, Hōsei Daigaku Shuppankyoku, 2003, pp.63-64.

⁶³ WATANABE Kazutoshi, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, Shizuoka, Shizuoka Shinbunsha, 2000, p.29.

Ad ogni modo le cinque strade comprese comunemente sotto il nome gokaidō sono Tōkaidō, Nakasendō, Ōshūdōchū, Nikkōdōchū e Kōshūdōchū e oltre a consentire all'amministrazione shogunale di essere collegata con le regioni del nord-est, le aree centrali delle alpi giapponesi e la regione del Kansai, permettevano a Edo di trovarsi al centro non solo della vita politica ma anche della geografia dell'arcipelago.

Tuttavia alle strade amministrare dal magistrato delle Strade vanno anche aggiunte il Mitosakuradō, il Mibu dōri 壬生通り, Nikkō onaridō 日光御成道 e il Reiheishi kaidō 例幣使街道 .

Strada	lunghezza ⁶⁴
Tōkaidō	495,5 Km
Nakasendō	533,9 Km
Kōshū dōchū	211Km
Nikkō dōchū	143 Km
Ōshū dōchū	192 Km

Kōshūdōchū 甲州道中

Il Kōshūdōchū era la strada che, partendo da Edo, attraversava le aree centrali delle Alpi giapponesi collegandosi al Nakasendō presso la stazione di posta di Shimosuwa.⁶⁵ Pur essendo per queste regioni una comoda via di collegamento in entrambe le direzioni, e consentendo lo svolgimento del *sankin kōtai* ai *daimyō* di quattro *han*,⁶⁶ all'origine dell'istituzione di questa strada possiamo trovare più che altro motivi strategici ed economici.⁶⁷ Questa via, istituita nel 1618, avrebbe infatti fornito

⁶⁴ BONPEI *hen*, *Edo no tabi to kōtsū..*, op.cit., p.9.

⁶⁵ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.91.

⁶⁶ Suwa, Takatō, Iida e Kōfu.

⁶⁷ KODAMA Kōta, HOGA Noboru *hen*, *Nakasendō ichi*, "Edo jidai zushi", vol. 10, Tōkyō, Chikuma Shobō, 1977, p.104, Il Kōshūdōchū poteva infatti fungere da via di fuga in caso di attacco diretto verso Edo, questo per due motivi principali: i territori che attraversava erano sotto il controllo di *fudai daimyō*, ovvero di clan considerati estremamente fedeli ai Tokugawa, ed il castello di Kōfu, avrebbe consentito la difesa di questa via, fungendo anche da muro di difesa di Edo, in una sorta di perimetro di sicurezza esterno.

alla nuova capitale amministrativa una sicura via di fuga in caso di attacco, attraverso territori fedeli al clan Tokugawa,⁶⁸ mentre le Alpi giapponesi avrebbero costituito una notevole barriera difensiva.

Videro il loro sviluppo in questo periodo anche lo Ōshūdōchū e il Nikkōdōchū, le due strade che si dirigevano verso il nord-est dello Honshū condividendo parte del loro percorso fino ad Utsunomiya, per poi diramarsi, a seconda delle funzioni a loro richieste dal *bakufu*.

Ōshūdōchū 奥州道中

L'importanza dello Ōshūdōchū risiedeva in gran parte nel fatto che per la prima volta sotto il governo Tokugawa i territori del Nord-est dello Honshū erano sottomessi al potere di uno Shōgun.⁶⁹ Questa divenne quindi un'arteria indispensabile per il *bakufu*, sia per controllare ed amministrare le aree del nord dell'arcipelago, sia per gli *han* di queste aree, per mantenere i contatti con quello che sarebbe divenuto il cuore della nuova vita politica e culturale di questo periodo.

Lo Ōshūdōchū tecnicamente arrivava solamente fino alla città di Shirakawa, da dove si diramavano varie vie secondarie che permettevano lo svolgimento del *sankin kōtai* ai *daimyō* del nord del Giappone. Una di queste vie secondarie, che da Shirakawa arrivava fino a Aomori passando da Sendai, prese il nome di Ōshūkaidō, senza pur tuttavia far parte delle strade amministrare dal *dōchū bugyō*.⁷⁰

Nikkōdōchū 日光道中

Fra tutte le strade di questo periodo, forse il Nikkōdōchū fu quella con il valore simbolico più elevato per il clan Tokugawa per via del collegamento che creava fra Edo ed il mausoleo di Ieyasu,⁷¹ situato nell'omonima località montana. Lungo questa via avvenivano, infatti, periodiche processioni svolte da membri del *bakufu* e del clan Tokugawa, da inviati della corte imperiale e da *daimyō*, in segno di fedeltà verso lo Shōgun.⁷²

⁶⁸ C. N. VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.109.

⁶⁹ ARAI, SAKURAI, SASAKI, SATŌ *hen*, *Nihonshi Kobayakka...*, op.cit., p.84.

⁷⁰ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit., p.97

⁷¹ Il cui nome postumo è Tōshōdaigongen

⁷² A questi ultimi, infatti, poteva venir richiesto dal *bakufu* di svolgere processioni, in segno di fedeltà verso lo Shōgun. Questo tipo di richiesta possedeva anche un certo livello di carattere/funzione punitivo, in quanto questo tipo di processioni finivano con l'essere alquanto costose per i *daimyō*.

È interessante notare come tre strade collegate al Nikkōdōchū, non strettamente essenziali per la viabilità interregionale né per lo svolgimento del *sankin kōtai*, vennero poste ⁷³ sotto l'amministrazione del *dōchū bugyō*, il Mibudōri, Nikkō onaridō, e il Reiheishi kaidō, a sostegno dell'importanza simbolica di queste vie. Infatti il Mibudōri e il Nikkō onaridō, pur biforcandosi dal Nikkōdōchū e scorrendovi quasi in parallelo per poi ricongiungersi a questo, venivano percorse per i pellegrinaggi verso il Tōshōgū prevalentemente dai *daimyō* e dagli shōgun. Mentre il Reiheishi kaidō permetteva i collegamenti fra il Nakasendō e il Nikkōdōchū consentendo, invece, l'annuale pellegrinaggio di una delegazione imperiale sempre verso il mausoleo di Ieyasu, e al tempo stesso permettendo ai viaggiatori del Nord-est dell'arcipelago di dirigersi verso il Kansai senza passare da Edo.⁷⁴

Tōkaidō 東海道

Il Tōkaidō era considerata la strada principale di questo periodo, poiché partendo da Nihonbashi, a Edo, arrivava al grande ponte di Sanjō,⁷⁵ a Kyōto, non solo unendo l'area del Kantō a quella del Kansai ma collegando simbolicamente e fisicamente il *bakufu* Tokugawa alla corte imperiale, per mezzo di un sistema di messaggeri e l'istituzione delle stazioni di posta.



Fig.6: percorso del Tōkaidō e posizione dei suoi cinquantatre *shukuba* (fonte: <http://home.h01.itcom.net/tokaido/chizu.html>)

⁷³ Furono aggiunte gradualmente, nel corso del periodo Edo.

⁷⁴ Ciò aiutò a rendere popolare fra gli abitanti di queste regioni dell'arcipelago il pellegrinaggio al tempio Zenkōji 善光寺, nell'attuale Nagano, raggiungibile in un paio di giorni attraverso vie secondarie al Nakasendō.

⁷⁵ Che, ricordiamo, essere stato punto di origine delle strade sotto Hideyoshi.

Il suo percorso seguiva grossomodo la linea costiera fino alla stazione di Yokkaichi, nella baia di Ise, dove deviava nell'entroterra verso il lago Biwa per giungere alla capitale imperiale, per cui si trovava ad attraversare sia località marine così come zone montane. Per questa ragione, pur essendo considerata l'arteria principale di questo periodo e nonostante i continui lavori di rinnovamento di alcune sue porzioni e manutenzione per mantenerla sempre nelle migliori condizioni di percorribilità, non erano pochi i tratti del Tōkaidō che venivano considerati dalla popolazione del tempo come *nansho*, ovvero luoghi difficoltosi da attraversare. Infatti, percorrendo questa lunga strada, bisognava guardare alcuni fiumi su cui non era possibile costruire ponti, come il Tenryūgawa e lo Ōigawa, ed attraversare alcuni passi montani, come quello di Hakone o quello di Suzuka.⁷⁶ Vi erano inoltre quei tratti da percorrere via mare, in piccoli traghetti, come i 7 *ri* di mare fra le stazioni di Miya e Kuwana,⁷⁷ o l'attraversamento di Imakiri.⁷⁸

Nonostante le paure legate alle molte incognite che aleggiavano attorno ai viaggi, le strade dell'arcipelago gradualmente iniziarono a popolarsi da un numero crescente di pellegrini, nobili di spada e di sangue, messaggeri ufficiali, commercianti, monaci e monache, nonché da venditori ambulanti e artisti girovaghi. Le ragioni che spingevano questo gruppo eterogeneo di viandanti a scegliere il Tōkaidō come teatro dei loro viaggi erano molte e non si limitavano al solo fatto che si trattasse della strada più breve fra la pianura del Kansai quella del Kantō. Per esempio se i *daimyō* provenienti dalle aree a sud-ovest dell'arcipelago erano obbligati a svolgere il loro viaggio di dovere verso Edo lungo questa via, molti viaggiatori la sceglievano in ragione dei numerosi luoghi famosi, *meisho* 名所, che ne costellavano il percorso e che potevano arricchire l'esperienza.

Tenendo in considerazione che per la maggior parte della popolazione le occasioni di allontanarsi dalla propria casa erano alquanto rare, il momento del viaggio divenne un'occasione imperdibile per poter visitare quanti più luoghi possibili, anche per distrarsi dalle fatiche della strada, che per la maggior parte era percorsa a piedi.

Essendo il Tōkaidō una strada con molti secoli di storia, i viaggiatori di periodo Edo iniziarono gradualmente ad interessarsi di alcuni luoghi particolari, famosi per avvenimenti storici, per citazioni letterarie, per particolarità geografiche, importanza religiosa e anche per prodotti rinomati, i *meibutsu* 名物, comparsi soprattutto in questo periodo. Così alcuni viaggiatori sceglievano di visitare quei luoghi divenuti celebri attraverso l'*Ise monogatari*, oppure le vestigia del periodo Kamakura, come i resti del castello dell'omonima cittadina e la statua del grande Buddha. Ma

⁷⁶ BONPEI, *Edo no tabi to kōtsū...*, op.cit., p.47, soprannominato, non a caso, "Hakone dell'ovest".

⁷⁷ Situate nella baia di Ise, e che permettevano l'aggiramento della città di Nagoya.

⁷⁸ Fra le stazioni di posta di Maisaka e Arai.

questi luoghi famosi e i prodotti rinomati del Tōkaidō divennero noti soprattutto grazie al contributo che diedero i prodotti a stampa con la loro diffusione a partire dalla seconda metà del XVIII secolo. Grazie a manuali, guide, mappe e diari di viaggio, infatti, gli aspiranti viaggiatori non solo potevano dissipare gran parte dei loro timori riguardo l'ignoto e le difficoltà che si potevano trovare lungo la strada, ma potevano conoscere meglio, o venire a conoscenza, di luoghi che avrebbero attraversato, e dei prodotti tipici di quei luoghi. In un certo senso potremmo dire che i luoghi e i prodotti che divennero rinomati furono quelli considerati degni di essere ricordati per nome in queste guide, in virtù di qualche loro caratteristica.

In questo modo il Tōkaidō da semplice via di comunicazione divenne un ricco elemento dei viaggi, e simbolo dello splendore, della vitalità culturale ed economica di quest'epoca.

Così, ad esempio, grazie alla famosa serie di stampe di Utagawa Hiroshige il Tōkaidō divenne celebre anche per le sue cinquantatre stazioni di posta, presso i quali i viaggiatori potevano trovare non solo vitto e alloggio, riposandosi lungo il loro viaggio, ma attorno alla quale si sviluppò una vivace cultura legata al movimento.

Ma pur essendo il Tōkaidō l'arteria principale dell'arcipelago, attraverso la quale circolava inevitabilmente la maggior parte della circolazione non era l'unica strada che consentiva il collegamento fra Edo e Kyōto.

#Nakasendō 中山道

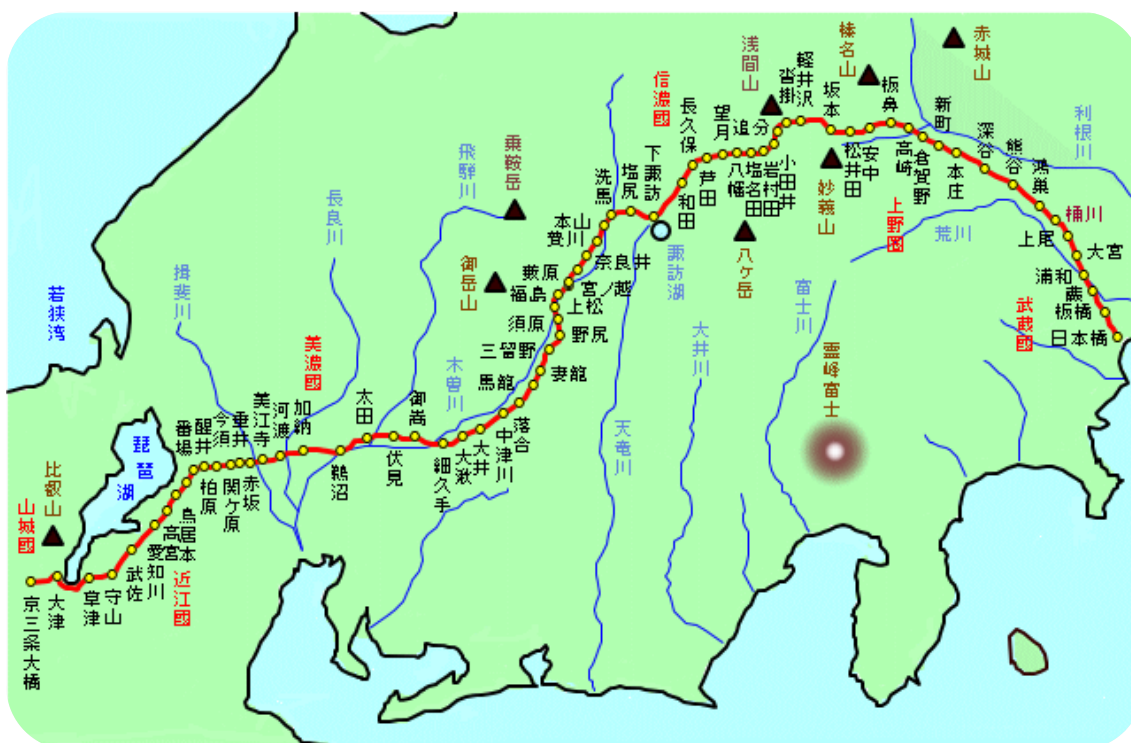


Fig.7 : il percorso del Nakasendō con le sue stazioni di posta.

Così come il Tōkaidō, anche il Nakasendō fungeva da collegamento fra Edo e Kyōto, in un percorso che lo portava a costeggiare il lago Biwa, correre lungo la valle del Kiso e attraversare le Alpi giapponesi e diventando fondamentale per la viabilità delle aree centrali dell'arcipelago e le regioni affacciate sul mare del Giappone, nonché quelle del Nord-est dell'arcipelago.

Nonostante fosse considerato il Tōkaidō la principale arteria di collegamento, la differenza di una trentina di chilometri e la montuosità di territori attraversati non scoraggiava i viandanti a scegliere il Nakasendō per i loro viaggi. Infatti seppure possa sembrare sconveniente come scelta, per la popolazione del periodo esistevano valide ragioni a spingerli verso questa apparentemente scomoda alternativa. Il Nakasendō, infatti, non era solamente funzionale per gli abitanti delle regioni citate, permettendo ai viaggiatori che partivano da queste zone di raggiungere sia la regione del Kantō che quella del Kansai, ma possedeva caratteristiche allettanti per quei viaggiatori di ritorno dalla loro meta, a preferirla al più trafficato Tōkaidō.

In un'epoca in cui effettuare un viaggio era un'opportunità che poteva capitare una sola volta nella vita, a seconda delle proprie possibilità finanziarie e dei giorni a disposizione, la gente dell'epoca sembrò voler ottimizzare il tempo a propria disposizione scegliendo due vie diverse nel viaggio di andata e in quello di ritorno, in modo da poter visitare più luoghi diversi possibili. Lungo il Tōkaidō i viaggiatori avevano l'opportunità di attraversare percorsi costieri, assaggiare specialità marine e visitare i luoghi celebrati nella letteratura dei secoli precedenti. Scegliendo il Nakasendō si aveva invece l'opportunità di assaporare le specialità montane ma soprattutto, effettuando una piccola deviazione, compiere anche il pellegrinaggio presso lo Zenkōji, divenuto popolare proprio durante questo periodo e localizzato nell'odierna città di Nagano.

Inoltre, nonostante si possa pensare, giustamente, che una strada più lunga avrebbe richiesto più giorni di viaggio, e quindi un costo maggiore, in realtà percorrere il Nakasendō poteva avere aspetti positivi anche sul piano finanziario. Infatti percorrere questa via significava evitare i numerosi guadi, nonché le attraversate, che si dovevano affrontare lungo il Tōkaidō, riuscendo quindi a economizzare su queste voci di spesa, oltre a diminuire i potenziali imprevisti legati a entrambi questi fattori. Per di più le locande lungo il Nakasendō costavano mediamente meno rispetto a quelle lungo il Tōkaidō, per cui potremmo supporre che i viaggiatori potessero risparmiare anche riguardo ad altri servizi, come i pasti o le consumazioni presso le *chaya*.⁷⁹

⁷⁹ KANAMORI Atsuko, *Edo shomin no tabi - tabi no katachi · Sekisho to onna*, Tōkyō, Heibonsha, 2002, p.31.

I guadi

Poteva capitare che, soprattutto in estate, le piene fiumi causassero il blocco temporaneo dei guadi,⁸⁰ creando affollamenti di viaggiatori su entrambe le sponde ed obbligando i viaggiatori ad aspettare il momento favorevole per l'attraversamento. Questo fenomeno, che prendeva il nome di *kawadome* 川止め, poteva influire abbastanza sui costi e sui tempi di viaggio a causa dell'alloggio forzato, senza contare i disagi causati dall'affollamento di viandanti, come la mancanza di posti letto presso le locande delle stazioni di posta vicine a questi corsi d'acqua, ed il possibile aumento dei prezzi per vitto e alloggio ad opera di scaltri locandieri e ristoratori.

Infatti se lungo il Tōkaidō si potevano attraversare in traghetto quattro fiumi, ce n'erano altri cinque che bisognava forzatamente guardare con l'aiuto di addetti, i *kawagoshi ninsoku* 川越し人足,⁸¹ e se il costo per il traghettamento del Rokugōgawa poteva aggirarsi attorno ai 10 *mon*, il prezzo per un guado poteva variare, a seconda della profondità delle acque e del modo in cui avveniva, da 318 *mon* a 914 *mon*.⁸²

I motivi della mancanza di ponti su questi fiumi erano vari, anche se forse la spiegazione più popolare rimane la funzione strategica di questa voluta assenza, che rendeva questi corsi d'acqua utili barriere naturali contro i nemici. In realtà fra le altre possibili cause potremmo trovare anche ragioni economiche e pratiche. Poiché i trasporti su carro erano vietati sulla pressoché totalità delle strade di questo periodo, gli spostamenti di merci su barca lungo i fiumi rendevano necessaria la navigabilità di queste vie d'acqua, trovando quindi nei ponti limiti fisici a questi commerci.⁸³

Inoltre la costruzione e il mantenimento di un ponte poteva diventare una voce di spesa alquanto cospicua, soprattutto considerando l'irruenza che alcuni di questi fiumi potevano raggiungere nel loro periodo di massima piena. Così si potrebbe spiegare la mancata ricostruzione del ponte costruito sul Rokugōgawa nel 1600, e crollato nel 1688.⁸⁴

⁸⁰ KANAMORI, *Edo shomin no tabi..*, op.cit., p.66, questa situazione di blocco poteva andare da un intero giorno, per arrivare al massimo a una settimana, o perfino a dieci giorni.

⁸¹ SUGAI Yasuo, *Edo no tabi - Tōkaidō gojūsantsugi*, Tōkyō, Tōkyōbijutsu, 2001, p.87, i quattro fiumi traghettabili erano Rokugawa 六郷川, Banyūgawa 馬入川, Fujigawa 富士川, Tenryūgawa 天竜川. Mentre i cinque fiumi guadabili erano Sakawagawa 酒匂川, Okitsugawa 興津川, Abegawa 安倍川, Setogawa 瀬戸川 e lo Ōigawa 大井川.

⁸² BONPEI, *Edo no tabi to kōtsū..*, op.cit., p.52.

⁸³ KANAMORI, *Edo shomin no tabi..*, op.cit., p.65.

⁸⁴ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.105.

I *wakikaidō*

Come già accennato, tutte le vie di comunicazione non amministrate dal magistrato delle Strade venivano indicate dall'amministrazione Tokugawa come strade secondarie, *wakikaidō*, in quanto non strategiche per il *bakufu* di Edo, tuttavia questo non significa che anche il loro ruolo fosse secondario. Infatti alcune fra queste svolgevano importanti funzioni come vie comunicazione per le regioni che attraversavano e univano, occupando anche un ruolo importante nell'aumento di mobilità della popolazione che ci fu in questo periodo. Infatti fra quelle che venivano indicate come strade secondarie possiamo trovare arterie di circolazione più o meno lunghe, come ad esempio la già citata Shirakawa kaidō,⁸⁵ oppure vie brevi ma tuttavia molto trafficate, come la Iseji, poiché consentivano di raggiungere popolari mete di pellegrinaggio.

Le strade secondarie più importanti

Fra le strade secondarie più importanti, solo per citare le principali, vi erano il Chūgokuji, 中国路, nelle regioni meridionali dello Honshū, e lo Hokurikudō 北陸道, nel centro-nord, ed è curioso notare come anche entrambe queste vie fossero state istituite nel 701, contemporaneamente al Tōkaidō e al Nakasendō.

Chūgokuji

Il Chūgokuji, fondata col nome di San'yōdō 山陽道, partendo dal ponte di Sanjō a Kyōto, si dirigeva verso la parte meridionale dell'arcipelago, per la maggior parte lungo la costa del mare interno. Durante i secoli, a causa dei molti avvenimenti che si susseguirono nella storia dell'arcipelago, questa via perse gradualmente importanza, tanto che durante il periodo Sengoku era considerato più comune viaggiare lungo la costa del mare interno, invece che lungo questa via.

Il recupero di questa strada si può aggiungere ai vari meriti che ebbe Hideyoshi in relazione all'ammodernamento e alla nascita del sistema di circolazione di periodo Tokugawa. Infatti fu dietro a un suo ordine che nel 1586, in occasione della sconfitta del clan Shimazu, il clan Mōri provvide ai primi lavori di rinnovamento del tratto di San'yōdō che correva all'interno dei suoi domini, prendendo successivamente il nome di Chūgokuji. Su questa strada vi si trovavano cinquantacinque stazioni di posta, disposte lungo i suoi 541 chilometri

⁸⁵ Che consentiva ad alcune regioni del nord-est del Honshū di collegarsi al Ōshūdōchū.

Ramificazioni



Fig.8 : ramificazioni stradali e strade secondarie principali collegate ai *gokaidō*.

Fra le strade secondarie vi erano delle vie che, pur essendo non particolarmente lunghe, in questo periodo divennero alquanto trafficate di viaggiatori, e che potremmo definire come ramificazioni di strade più importanti. Grazie a loro, gli abitanti di varie regioni potevano immettersi nelle vie di maggior circolazione o recarsi ad un luogo meta di pellegrinaggio arrivando da una strada maestra. Per esempio lo Iseji 伊勢路, e il Zenkōjidō 善光寺道, permettevano di raggiungere i due omonimi luoghi di culto, ricollegandosi, rispettivamente, al Tōkaidō e al Nakasendō.

Lungo il Tōkaidō i viaggiatori potevano percorrere almeno due strade secondarie, che permettevano di evitare due dei principali *nansho* lungo quest'arteria. Il Sayaji 佐屋路 permetteva, infatti, di bypassare i 7 *ri* di mare fra le stazioni di Kuwana e Miya, mentre lo Honzakadōri 本坂通り⁸⁶ costeggiava a nord il lago Hamana, permettendo di evitare l'attraversamento di Imakiri assieme all'omonima barriera. Nonostante la maggior lunghezza e difficoltà di questo percorso, l'aggiramento della barriera di Imakiri, che si trovava vicino all'approdo dei traghetti, poteva essere

⁸⁶ Chiamato anche Honzakaidō, Honzakagoe.

un incentivo più che sufficiente ai viaggiatori del tempo per imboccare questa via.⁸⁷ Infatti la barriera di Imakiri era conosciuta ai tempi per essere anche più severa nei controlli, di quella di Hakone soprattutto quelli femminili. Sebbene lungo lo Honzakadōri fu posizionata la barriera di Kega 気賀関所, proprio per sorvegliare su questi aggiramenti, la reputazione secondo la quale le ispezioni femminili presso questa barriera fossero meno rigide rispetto a quella di Imakiri, bastò per non scoraggiare le viaggiatrici e i loro accompagnatori, tanto da far acquisire a questa strada il soprannome di Himekaidō 姫街道, la via delle principesse.



Fig.9 : il lago Hamana 浜名湖 e i percorsi dello Himekaidō, a nord del lago, e del Tōkaidō, a sud.

Ma contrariamente a quanto potrebbe far pensare il soprannome lo Himekaidō non era affatto una via così comoda da percorrere. Infatti si trattava di una strada alquanto stretta, la superficie stradale non era fra le migliori, probabilmente a causa della bassa manutenzione in relazione alla secondarietà di questo percorso, inoltre nei suoi 61,5 Km di lunghezza, bisognava oltrepassare il passo di Honzaka che, come ogni altro passo montano del tempo, non era affatto comodo da attraversare.⁸⁸

⁸⁷ C. N. VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.109.

⁸⁸ www.ohata-jpn.com/mailmagazine4.html

LE BARRIERE, I CONTROLLI ED I PERMESSI DI VIAGGIO

Assieme all'ammodernamento stradale fin qui descritto, che portò alla costituzione della più ampia rete di comunicazione che il Giappone avesse mai avuto fino a quel periodo, l'amministrazione Tokugawa pensò bene di sviluppare un sistema di controllo costituito da barriere e permessi di viaggio, in modo che gli spostamenti della popolazione non fossero totalmente liberi. Queste barriere di controllo, chiamate *sekisho* 関所, fra i loro scopi avevano infatti il compito di ispezionare i documenti di viaggio in possesso dei viandanti per controllarne il flusso, cercando di incanalarlo lungo le principali vie di comunicazione e bloccando tutti coloro considerati indesiderati, come vagabondi, mendicanti, monaci itineranti e *rōnin* 浪人, in quanto ritenuti portatori di disordine.

La maggior parte di questi *sekisho* erano posizionati lungo quella che per il *bakufu* era la rete stradale principale, ovvero il *gokaidō*, circoscrivendo le aree centrali dello Honshū in modo da poter per vigilare sul traffico tra queste regioni⁸⁹ ed gli attigui territori del nord-est, da un lato, e le regioni a ovest, dall'altro.

I *sekisho*

Durante la seconda metà del XVIII secolo, al momento del massimo sviluppo di questo sistema, esistevano cinquantatre *sekisho* in tutto l'arcipelago, la maggior parte dei quali costruita durante il secondo *shōgun* Hidetada,⁹⁰ e il loro aspetto variava a seconda del grado di importanza della barriera, che a sua volta dipendeva dalla portata del flusso di viaggiatori sul quale doveva vigilare. All'interno questi, ventiquattro erano classificati dal *bakufu* come "veramente importanti", *omoki*, mentre i restanti erano "meno importanti", *karuki*.⁹¹ All'interno della prima categoria possiamo identificare come le più importanti lungo il Tōkaidō le barriere di Hakone e Imakiri,⁹² e lungo il Nakasendō Usui e Kiso Fukushima. Come già accennato, questi *sekisho* erano posizionati

⁸⁹ In cui erano concentrati i feudi del clan Tokugawa, degli *shinpan* e dei *fudai daimyō*.

⁹⁰ Periodo di regno 1606-1623.

⁹¹ Constantine Nomikos VAPORIS, *Breaking barriers: Travel and the State in Early Modern Japan*, Cambridge (Massachusetts), Harvard university press, 1994, p.105, *omoki* 重き, *karuki* 軽き.

⁹² La barriera di Imakiri 今切 era conosciuta anche col nome di Arai 新居, e i due nomi sembrano essere utilizzati in modo indifferente.

soprattutto lungo il *gokaidō*⁹³ in modo da filtrare i flussi di viaggiatori diretti verso le aree centrali dello Honshū, e in particolare verso la città di Edo. Questo fu possibile anche grazie al collocamento di queste strutture in posizioni strategiche, come in passi di montagna, vicino a burroni e lungo fiumi.⁹⁴ Tuttavia, nonostante la topografia di queste regioni centrali dell'arcipelago ben si adattasse a questi scopi, si rese necessario erigere nelle vicinanze di questi *sekisho* principali delle barriere più piccole, come sorta di sedi distaccate. Per prevenire l'aggiramento della barriera principale, queste furono posizionate agli imbocchi di vie secondarie, sentieri di montagna o guadi che avrebbero potuto fornire una scappatoia ai controlli.⁹⁵ Così, per esempio, lungo lo Honzakadōri, che permetteva di evitare l'attraversamento di Imakiri e dell'omonima barriera, venne posizionato il *sekisho* di Kega per monitorare il traffico di questa strada, mentre attorno alla barriera di Hakone ne vennero dislocate quattro di questa sorta di sedi distaccate.⁹⁶



Fig.10 : posizione dei cinquantatré *sekisho* lungo le strade principali e quelle secondarie.

⁹³ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.105, esistevano infatti alcuni *sekisho* non su strade comprese nei *gokaidō*, come le due barriere situate nella regione di Ōmi, ad ovest del lago Biwa, o quelle nella regione di Echigo.

⁹⁴ Non a caso tutti e quattro i maggiori *sekisho*, prima citati, si trovavano in uno di questi tipi di punti strategici.

⁹⁵ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.106.

⁹⁶ SUGAI Yasuo, *Edo no tabi - Tōkaidō gojūsantsugi*, Tōkyō, Tōkyōbijutsu, 2001, p.40, queste erano Sengokugahara, Yagurasawa, Kawamura e Tanigamura.

Naturalmente le dimensioni e le strutture che formavano queste barriere erano differenti e variavano oltre dalla posizione che occupavano anche dall'importanza che esse avevano per il *bakufu*, che dipendeva in buona parte dalla portata del flusso che si trovavano a sorvegliare.

Struttura delle barriere

Innanzitutto, nonostante la loro importanza nel sistema politico ed economico, sarebbe un errore immaginare i *sekisho* come piccole fortezze militari poiché questi erano costruiti in legno, quindi materiale altamente infiammabile, non possedevano fossati⁹⁷ e solo i più grandi erano circondati da palizzate, anch'esse in legno.⁹⁸

Le barriere consistevano, per la maggior parte, in una struttura semplice di varie stanze con funzioni multiple, per esempio vi erano ambienti utilizzati dalle guardie per cucinare, mangiare e riposarsi, ed altri ancora più strettamente legati alla loro funzione.⁹⁹ Vi era almeno un ufficio, davanti al quale avvenivano i controlli dei documenti e dei bagagli, e una piccola prigione dove trattenere temporaneamente gli eventuali trasgressori.¹⁰⁰ Una delle barriere più grandi, quella di Hakone, era costituita da due strutture con più stanze ciascuna, situate una dalla parte opposta della strada rispetto all'altra, una stalla e perfino una piccola torre di guardia per vigilare su possibili aggiramenti.¹⁰¹ Altro elemento essenziale dei *sekisho* era la presenza di un portone,¹⁰² attraverso il quale dovevano passare tutti i viaggiatori e che di notte bloccava il passaggio.¹⁰³ Da questo portone, o dalla recinzione che cingeva la barriera, si diramavano varie palizzate che, in base alla conformazione del territorio, si estendevano per centinaia di metri con l'obiettivo di bloccare i possibili aggiramenti. Anche la grandezza dell'unità militare presente presso ai *sekisho* dipendeva dall'importanza di questi. Il loro numero totale era variabile anche fra *sekisho* della stessa importanza, tuttavia presso le più grandi barriere se ne potevano trovare, in un normale turno

⁹⁷ Ad eccezione della barriera di Kega, situata lungo lo Honzakadōri.

⁹⁸ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.112.

⁹⁹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.112.

¹⁰⁰ Solitamente le persone sospette venivano allontanate, ma nel caso fossero insistenti, molesti e/o avessero tentato più volte di superare la barriera in modo irregolare, venivano trattenuti per poter discutere del loro caso con il quartier generale che sovrintendeva alla barriera. Per esempio, nel caso di Hakone, questo si trovava presso il castello di Odawara, poiché amministrati dal signore locale.

¹⁰¹ TSUIKI Mochitaka, *Hakone no sekisho*, Hakone, Hakone machi Hakonesekisho kanri jimusho, 1966, p.18.

¹⁰² Nel caso dei *sekisho* maggiori, cinti da palizzate, vi erano ovviamente due portoni sui lati opposti, uno per l'ingresso e l'altro per l'uscita dei viandanti.

VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.121, Vi erano solo poche eccezioni al blocco, come i messaggeri ufficiali del *Bakufu*, provvisti di timbri speciali.

giornaliero, da otto a dieci addetti,¹⁰⁴ mentre nelle barriere “succursali” ed in quelle minori il numero era molto variabile e andava da due a sei persone, e non è detto che tutte fossero samurai.

Funzione dei *sekisho*

La struttura delle varie barriere, così come la loro posizione, ben si adattava ai molteplici scopi di questo sistema, che aveva un ruolo importante nelle politiche Tokugawa. Come già accennato, la funzione principale dei *sekisho* era quella di controllare i movimenti, in unione col sistema dei permessi di viaggio.¹⁰⁵ Infatti grazie all’emissione di titoli di viaggio di vario tipo queste permettevano di filtrare i viaggiatori, scoraggiando gli spostamenti irregolari e limitando il passaggio a coloro privi dei documenti necessari, soprattutto a tutti quelli considerati indesiderati dall’autorità come accennato precedentemente.

Grazie a questa loro capacità di vigilanza ai *sekisho* si affidò, quindi, un ruolo importante nel mantenimento dell’ordine del territorio, ma non solo. Grazie all’esistenza di tipi diversi di permessi di viaggio, validi solo per determinate barriere, ai *sekisho* fu assegnato anche il compito di gestire i movimenti della popolazione, cercando di spostarli dalle strade secondarie e direzionandoli verso quelle principali, consentendo il passaggio per determinate strade solamente a coloro in possesso di uno specifico documento di viaggio. Questo permetteva non solo di poter concentrare la sorveglianza lungo le vie di comunicazione principale, ma permise al *bakufu* di supportare economicamente, in modo indiretto, tutte quelle attività che sorsero durante questo periodo lungo queste strade, e che erano utili anche all’amministrazione Tokugawa, come le stazioni di posta, i servizi di trasporto o i guadi.

I *Bansho*

Durante il periodo Edo oltre ai *sekisho* sotto il controllo del *bakufu*, l’arcipelago era disseminato anche di altri tipi di barriere, definite “private” poiché costruite e controllate dai *daimyō* in modo autonomo, senza nessuna partecipazione dell’amministrazione centrale.

Già durante il periodo Sengoku tutto l’arcipelago era disseminato di barriere doganali, sorte a causa delle forti rivalità fra i numerosi signorotti locali. Durante il processo di unificazione Nobunaga e Hideyoshi, assieme ad altri numerosi *sengoku daimyō*, ne perseguirono l’eliminazione al fine di

¹⁰⁴ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.114, ma non tutti gli addetti erano militari.

¹⁰⁵ Tuttavia sarebbe più corretto parlare di “sistemi”, in quanto ogni *han*, come vedremo anche in seguito, possedeva requisiti di richiesta dei permessi, tempi di durata di questi, etc., simili ma non uguali fra loro.

migliorare gli scambi economici ed il controllo politico del territorio, tuttavia molte di queste strutture continuarono ad esistere anche dopo il raggiungimento dell'unificazione. La nuova amministrazione Tokugawa continuò nel tentativo di limitare e rimuovere queste strutture e nel 1635 decretò all'interno del *Buke shohatto*, fra altre regolamentazioni, un divieto di costruzione dei *sekisho* privati. Ciò nonostante molti *daimyō* continuarono a erigere nuove barriere in base alle nuove esigenze, più economiche che militari, facendo così proliferare queste strutture durante tutto questo periodo ma cambiandone il nome in *kuchidome bansho* 口留番所,¹⁰⁶ ed aggirando in questo modo il divieto. L'amministrazione Tokugawa impossibilitata, a causa dei nuovi equilibri politici, ad intromettersi più di tanto nelle politiche economiche interne, fu praticamente costretta a tollerare l'esistenza di queste strutture, a patto che non limitassero gli spostamenti lungo i *gokaidō* o ai possessori di permessi ufficiali.¹⁰⁷

Caratteristiche dei *bansho*

Di norma i *bansho* di periodo Edo erano più piccoli dei *sekisho*, e potevano variare da semplici strutture prive di cancello, a complessi di scala simile a quella di barriere ufficiali di media grandezza, cinte da palizzate. Vi erano poi anche eccezioni, come la barriera di Sakai nello *han* di Kaga, che possedeva le caratteristiche di un *sekisho* di grande scala come Hakone, ovvero un ufficio delle guardie, un'abitazione per le guardie e gli ufficiali, torre di guardia e una cella.¹⁰⁸ Ad ogni modo anche le barriere private erano posizionate in considerazione delle caratteristiche topografiche del territorio, con un cancello per bloccare la strada e delle palizzate per evitare gli aggiramenti.

Tuttavia esistevano alcune differenze fra le funzioni dei *bansho* e quelle dei *sekisho*, date soprattutto dalle differenti necessità delle rispettive amministrazioni, e anche per questa ragione si potevano trovare tipologie diverse di barriere private a seconda della loro posizione e della loro funzione.¹⁰⁹ Queste venivano per la maggior parte ubicate lungo i confini del dominio, prendendo il nome di *sakaime bansho* 境目番所, con il compito di sorvegliare tratti della frontiera, oppure si

¹⁰⁶ Da qui in poi, per sola comodità, verrà usato il termine *sekisho* in riferimento alle cinquantatré barriere ufficiali costruite dal *bakufu* Tokugawa, mentre il termine *bansho* indicherà le barriere erette dai singoli *daimyō* all'interno dei loro domini e da loro amministrate. Infatti anche durante il periodo Edo spesso la popolazione chiamava molte delle barriere private col termine *sekisho*.

¹⁰⁷ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.128.

¹⁰⁸ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.129.

¹⁰⁹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.129.

potevano anche trovare lungo le principali strade interne, *uchi bansho* 内番所, aiutando a mantenere l'ordine vigilando sui flussi interni della popolazione e controllando i contadini.¹¹⁰

Naturalmente entrambi questi tipi di barriere svolgevano anche controlli sui titoli di viaggio posseduti dai viandanti,¹¹¹ così come avveniva nei *sekisho*, limitando il passaggio a tutte quelle persone sospette o indesiderate, come mendicanti, vagabondi, artisti girovaghi o venditori ambulanti, e quindi vietandone l'ingresso nei propri territori.

Il sistema dei permessi

Come abbiamo potuto vedere fino ad ora, all'unificazione dell'arcipelago le nuove necessità politiche, economiche e sociali portarono l'amministrazione Tokugawa a riorganizzare la rete di comunicazione dell'arcipelago, rinnovando le vie e posizionandovi in punti strategici le barriere doganali. Cuore di questa nuova politica divenne il sistema dei permessi di viaggio.

Attraverso il controllo dell'emissione di questi titoli di viaggio, infatti, l'amministrazione centrale e quella dei vari domini, divennero in grado di controllare i movimenti della popolazione, limitandone il numero e selezionando coloro che potevano farne richiesta. Inoltre, poiché l'ottenimento dei permessi di viaggio richiedeva tempo, e a volte denaro, buona parte della popolazione ne sarebbe rimasta esclusa.

Gli scopi che l'amministrazione si prefisse con questo originale apparato di controllo della popolazione¹¹² furono molti, come altrettanti furono i cambiamenti che avvennero nella società, nell'economia e nella politica dell'arcipelago dopo il completamento dell'unificazione. Oltre al già citato controllo della popolazione con la limitazione degli spostamenti di tutte quelle persone indesiderate ed la gestione dei piccoli disordini, vi erano, infatti, anche ragioni economiche. Poiché spina dorsale del nuovo sistema politico ed economico divenne la produzione di riso,¹¹³ divenne di importanza chiave, sia per il *bakufu* centrale che per i vari *han*, evitare la diminuzione dei raccolti

¹¹⁰ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., pp.129-130, in particolare cercando di evitare l'allontanamento dei contadini dalle campagne.

¹¹¹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.131.

¹¹² VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.135, fu possibile raggiungere un tale livello di controllo solamente grazie al potere raggiunto dalla nuova classe politica dopo più di un secolo di disordini, in nome del mantenimento dell'ordine e della pace.

¹¹³ In base alle quantità di riso prodotte si calcolava la ricchezza di un daimyō, e la sua forza, poiché in proporzione a questa produzione veniva calcolato il numero di militari di cui avrebbe potuto disporre.

limitando l'allontanamento dei contadini dalle proprie terre.¹¹⁴ Tuttavia questo sistema di permessi e controlli divenne famoso per un motto,¹¹⁵ sintesi delle due regole principali, dal punto di vista politico, seguite dai funzionari durante le ispezioni nelle barriere: *irideppō ni deonna* 入鉄砲に出女, le armi da fuoco in entrata e le donna in uscita. In questo periodo si sviluppò, infatti, un particolare pratica considerata utile per mantenere gli equilibri fra governo feudale centrale e *han*, ovvero il *sankin kōtai*, o delle residenze alterne.¹¹⁶ In base a questo sistema ai signori locali, i *daimyō*, era imposto di compiere periodicamente un viaggio verso la città di Edo dove mantenevano almeno una residenza ufficiale presso la quale vivevano fatti risiedere, come simbolo di fedeltà verso lo *shōgun* loro signore, alcuni loro parenti di sangue, la maggior parte dei quali femminili. Inevitabilmente questo complesso sistema politico ebbe riflessi sull'organizzazione dei permessi di viaggio, e sulle regole dei controlli effettuati presso i *sekisho*. Per questo motivo, presso le barriere, veniva considerato importante ispezionare i bagagli in cerca di armi da fuoco “in entrata”, verso la città di Edo, ed esaminare con cura le viaggiatrici in uscita dalla città, in modo da essere sicuri che non fossero donne di alto rango.

Per queste ragioni le procedure di richiesta dei permessi di viaggio per coloro che erano appartenenti alla classe dei *bushi* e per le donne erano diverse e più complicate rispetto a quelle degli uomini appartenenti alle altre classi.

Mettendo momentaneamente da parte le differenze di genere e stato, possiamo affermare che fondamentalmente esistessero due tipi di permessi di viaggio a disposizione della popolazione del periodo: lo *ōrai tegata* 往来手形,¹¹⁷ ovvero una sorta di passaporto che permetteva di attraversare tutte le barriere comprese lungo il percorso fra il luogo di emissione e la meta, e il *sekisho tegata* 関所手形, un lasciapassare limitato a precise barriere.¹¹⁸ Pur mancando ancora studi su come nacquero questi due tipi permessi, tuttavia il modo in cui si svilupparono e le caratteristiche che assunsero, sono abbastanza indicativi dell'evoluzione della mobilità in questo periodo.

¹¹⁴ VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.135, Tuttavia le barriere non impedirono a molti contadini di trasferirsi nelle città per lavorare, anche come lavoratori stagionali 出稼ぎ, svolgendo un ruolo importante nel processo di urbanizzazione che avvenne in questo periodo.

¹¹⁵ Questa espressione è stata conosciuta però dalla storiografia moderna, anche se come concetto era presente anche nel periodo Edo.

¹¹⁶ Questa pratica derivava da usanze feudali esistenti fin già dal periodo Muromachi, tuttavia in forme diverse da quelle sviluppate in periodo Edo.

¹¹⁷ KANAMORI Atsuko, *Sekishonuke Edo no onnatachi no bōken*, Tōkyō, Shōbunsha, 2001, p.22, questo tipo di permesso era chiamato anche *ōrai kitte* 往来切手 o anche *dōchū tegata* 道中手形.

¹¹⁸ VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.137.

Sekisho tegata

Questi permessi venivano rilasciati sia da funzionari del *bakufu* che dai *daimyō*. Nelle zone rurali amministrate dal *bakufu* questi documenti erano emessi dall'intendente di zona, il *daikan* 代官, mentre nelle città era il magistrato cittadino *machi bugyō* 町奉行. Per quanto riguarda i domini privati, la massima autorità preposta era il *daimyō*, ciò nonostante questo compito era solitamente affidato ad un'autorità minore, che nelle città era rappresentato dal magistrato cittadino, *machi bugyō*, o dal magistrato dei luoghi di culto *jisha bugyō* 寺社奉行, mentre nelle zone rurali era il magistrato delle campagne, *kōri bugyō* 郡奉行.¹¹⁹

Questo tipo di permesso aveva validità fino all'ultimo giorno del mese successivo all'emissione,¹²⁰ tuttavia nel caso il permesso fosse scaduto prima di essere utilizzato non era necessario rifare richiesta per un altro permesso, ma bastava chiederne un prolungamento. Invece, nel caso il permesso fosse scaduto mentre si era in viaggio, nascevano non poche preoccupazioni per il possessore, poiché si veniva considerati trasgressori, al pari di coloro che non possedevano permessi.¹²¹ Come già accennato, questi permessi di transito consentivano di passare solo la barriera specificata al suo interno per cui, in un viaggio lungo il Tōkaidō, dove si potevano incontrare le barriere di Imakiri e Hakone, i permessi necessari sarebbero stati quattro, due per l'andata e due per il ritorno.

Nel generale processo di semplificazione dei viaggi, parallelo alla loro popolarizzazione, a partire dalla metà del periodo Edo iniziarono a diffondersi i *kakikae tegata* 書替手形, i permessi trascritti. Consegnando alla prima barriera che si incontrava il proprio *sekisho tegata*, questo veniva trascritto in un *kakikae tegata*, utile per attraversare la barriera successiva, e creando anche una breve copia del permesso originale. Il permesso originale veniva poi conservato presso questa barriera, per un confronto al momento del viaggio di ritorno.¹²² Naturalmente il procedimento di trascrizione richiedeva tempo, e seppure il numero di permessi che si era costretti a portarsi dietro diminuiva rispetto ai classici *sekisho tegata*, il passaporto rimaneva il documento di viaggio più comodo.

¹¹⁹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., pp.137-138.

¹²⁰ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.145, quindi, da un minimo di trenta giorni più uno, nel caso il giorno di emissione fosse stato l'ultimo giorno del mese, ad un massimo di cinquantanove giorni nel caso fosse stato emesso il primo giorno di un dato mese.

¹²¹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.145.

¹²² VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.145.

Ōrai tegata

Questi passaporti iniziarono a diventare di uso comune non prima della metà del periodo Edo, e questa loro successiva comparsa potrebbe essere collegata alla crescente popolarità che i pellegrinaggi ebbero, e rappresentare un tentativo di facilitare i procedimenti per entrare in possesso di un permesso di viaggio, coll'intento di porre freno al fenomeno dei *nukemairi*, i pellegrinaggi effettuati sprovvisti di permessi ufficiali.¹²³ Infatti per ottenere uno di questi passaporti bastava rivolgersi al proprio tempio di famiglia, al proprio padrone di casa, a funzionari di villaggio e perfino ad alcuni locandieri presso le stazioni di posta, ed in cambio di una somma di denaro se ne poteva entrare in possesso.¹²⁴

Kita e Yaji, i protagonisti dell'opera *Hizakurige* di Jippensha Ikku, riuscirono ad ottenere i loro permessi di viaggio proprio rivolgendosi al loro tempio di famiglia, non potendo farne richiesta al loro proprietario di casa a causa di un debito contratto nei suoi confronti,¹²⁵ pagando un “contributo” di 100 monete di rame, *mon* 文, e facendo un'offerta di una piccola quantità di riso.¹²⁶

Ma oltre alla praticità di ottenimento, gli *ōrai tegata* permettevano di attraversare senza difficoltà la maggior parte delle barriere,¹²⁷ e sommando a queste due qualità, il fatto che i passaporti non avevano data di scadenza diventa ben evidente quanto fosse conveniente possedere questo tipo di permessi in caso di viaggi lunghi. Naturalmente non tutta la popolazione poteva permettersi il costo di questi permessi, che comunque erano riservati solamente a maschi non appartenenti alla classe *bushi*, e probabilmente fu proprio questa una delle ragioni per cui buona parte della popolazione continuò a praticare i *nukemairi*, ovvero a viaggiare senza alcun permesso.

i permessi femminili

Per le donne la richiesta dei permessi di viaggio diveniva molto più complessa ed articolata rispetto alla maggior parte degli uomini, e questo per la già citata politica di controllo del *irideppō ni deonna* che gli precludeva la possibilità di ottenere *ōrai tegata*.¹²⁸ Oltre a contenere più dati, come

¹²³ VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.137.

¹²⁴ SUGAI, *Edo no tabi..*, op.cit., p.41.

¹²⁵ oltretutto il debito nei confronti del loro padrone di casa era proprio uno dei motivi della loro precipitosa partenza.

¹²⁶ KANAMORI Atsuko, *Ise mōde to Edo no tabi: dōchū nikki ni miru tabi no nedan*, Tōkyō, Bungei Shunjū, 2004, p.171, 「百銅地腹をきつて、往来の切手をもらひ、大屋へ古借をすましたかわり、御関所の手形をうけとり」 tratto da *Tōkaidōchū hizakurige*.

¹²⁷ eccezion fatta per le barriere private di alcuni *han*.

¹²⁸ KANAMORI, *Sekishonuke Edo..*, op.cit., p.25.

la descrizione del taglio di capelli,¹²⁹ o lo stato civile, nel processo per poter ottenere un permesso le aspiranti viaggiatrici necessitavano sul loro documento di viaggio del timbro di un preciso un funzionario, a seconda del luogo di residenza, designato dal *bakufu*.¹³⁰ Questa aggiunta di un passaggio ai procedimenti di richiesta oltre ad aumentarne il tempo di attesa poteva scoraggiare le candidate, come le donne che risiedevano nella città di Edo, che dovevano presentare una richiesta specifica alla Guardia del castello di Edo, lo *Orusui* 御留守居.¹³¹ Probabilmente a causa degli aumenti di richieste, a partire dal 1659 l'iter di domanda per le donne di Edo fu semplificato, unificandolo a quello per il sesso maschile. Tuttavia, pur essendoci stati piccoli cambiamenti al procedimento di richiesta per i permessi di transito femminili, va comunque ricordato che gli uomini potevano far richiesta dei passaporti, ottenendoli in modo alquanto semplice presso i templi di famiglia, padroni di casa e perfino presso alcuni locandieri lungo la strada.

Le forme dei permessi

Considerato il fatto che ogni singolo *han* poteva emettere titoli di viaggio validi per le proprie barriere, in effetti si può tranquillamente affermare che non esistesse un unico sistema di permessi di viaggio ma fossero, più che altro, una moltitudine di sistemi coordinati fra loro. Ma nonostante ciò, pur non avendo una struttura prescritta, la forma che dovevano avere questi permessi tese gradualmente ad assumere uno stile base, standardizzato nei dati e nella formulazione della richiesta in loro contenuta, soprattutto a partire dal 1661 con la regolazione degli addetti al rilascio.¹³² Un tipico permesso di transito conteneva solitamente informazioni riguardo al viaggio, come i motivi, la destinazione e, a volte, anche l'elenco delle barriere per i quali era stato rilasciato. Conteneva sempre il numero dei viaggiatori per i quali era valido oltre a includere una richiesta formale per il passaggio della barriera, il nome di chi l'aveva rilasciato e, ovviamente, la data di emissione, dalla quale dipendeva la durata del lasciapassare stesso.¹³³ I documenti potevano poi comprendere anche informazioni più specifiche riguardo ai viaggiatori, tuttavia la tendenza generale fu quella di

¹²⁹ Benché possa sembrare un particolare irrilevante, la lunghezza dei capelli femminili era espressione del suo status, della sua età ed anche del suo ruolo sociale. La rasatura indicava lo stato monacale, i capelli lunghi erano comuni nelle donne giovani non sposate, mentre una pettinatura ben tenuta e curata poteva essere indice dello status alto.

¹³⁰ KANAMORI, *Sekishonuke Edo...*, op.cit., p.37.

¹³¹ Il suo compito principale dello *Orusui* era quello di sostituire lo Shōgun in tutte le sue mansioni nei suoi periodi di sua assenza da Edo.

¹³² VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.143.

¹³³ KANAMORI, *Ise mōde to Edo...*, op.cit., p.175.

diminuire questo genere di dati, semplificando di conseguenza la loro stesura e quindi le procedure di emissione.¹³⁴

I controlli presso le barriere

“Non c’è essere vivente a cui non si rizzerebbero i capelli dalla paura passando per la prima volta attraverso Hakone.”¹³⁵

Questa citazione, da un diario del tempo, ci testimonia quanto le barriere non facessero paura solo ai viaggiatori irregolari, ma esercitassero un certo timore anche a tutti coloro in possesso dei permessi di viaggio, che mai si erano trovati in presenza di funzionari governativi, soprattutto per sottoporsi a ispezioni. Nonostante le differenze di aspetto fra le varie barriere, dipendente dalla loro importanza e posizione, i viaggiatori del tempo vi potevano ritrovare delle caratteristiche in comune al momento del loro attraversamento. Da qualche parte, solitamente bene in mostra, si potevano vedere allineati i *mitsu dōgu* 三つ道具, tre armi la cui funzione principale era quella di impressionare ed intimorire i viandanti, ma che in caso di estrema necessità potevano venire anche usate. Per esempio, poiché per entrare nel *sekisho* di Usui bisognava percorrere delle scalinate, queste armi si trovavano in cima alla salita in modo che fossero ben visibili a chi si approssimava alla barriera.¹³⁶ Affianco a queste armi erano solitamente posizionato il *kōsatsuba* 高札場, la particolare struttura dove venivano esposti gli editti che regolamentavano il passaggio della barriera, i *kōsatsu*.

Questi recitavano:¹³⁷

- “tutte le persone devono rimuovere il proprio copricapo davanti al posto di guardia, rimuovendolo prima di entrare nel recinto del *sekisho*.”
- “tutte le persone in palanchino devono aprire le porte del loro veicolo [per ispezioni] prima di attraversare.”
- “Nobili di corte, capi di templi di alto rango,¹³⁸ e *daimyō* sono esentati dalle ispezioni se danno notizia prima del loro arrivo.¹³⁹ Ad ogni modo, se qualcosa sembra sospetto, chiunque, senza badare al rango, potrà essere soggetto alle ispezioni.”

¹³⁴ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.143.

¹³⁵ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.160, citando Kiyokawa Hachirō.

¹³⁶ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.160.

¹³⁷ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.120, queste erano le regole emanate nel 1625, tuttavia ne vennero aggiunte anche altre, a fruizione soltanto delle guardie.

Nonostante questi *kōsatsu* non fossero esposti in tutte le barriere è probabile che la maggior parte dei viaggiatori fosse già a conoscenza di queste regole, magari perché informati da un qualche funzionario prima della propria partenza, lette in una guida di viaggio oppure sentite da qualche altro viaggiatore presso una stazione di posta o qualche villaggio lungo la strada.

“Il viaggiatore dovrebbe prendersi cura del proprio permesso di viaggio. Dovrebbe fermarsi presso una casa da tè [prima di arrivare alla barriera] e controllare che sia al suo posto. Deve evitare di cercarlo [al momento del controllo presso gli uffici del sekisho]”

*(Ryokō yōjin shū)*¹⁴⁰

I controlli per i viaggiatori avvenivano presso l'ufficio principale del *sekisho*, oppure presso l'ufficio delle guardie. All'interno di queste stanza si trovavano i funzionari, ai quali venivano passati i permessi di viaggio per il controllo e mentre questi ispezionavano il documento, controllando che corrispondesse alle persone effettivamente di fronte a lui, mentre i viandanti aspettavano all'esterno della struttura inginocchiati per terra. Nel caso non ci fossero problemi, e le persone non sembrassero sospette, i viaggiatori potevano procedere con il loro viaggio, ma nel caso di dubbi l'ispezione poteva andare avanti, attraverso domande dirette, fino a quando il funzionario non era convinto di come trattare il caso.¹⁴¹ Nel caso il viaggiatore in questione fosse un samurai venivano normalmente poste anche alcune domande generiche, ad esempio sul proprio status e i motivi del viaggio. Se l'ispezione per i maschi adulti poteva essere molto veloce, quella le viaggiatrici poteva richiedere molto più tempo, a seconda della loro direzione di viaggio da o verso Edo, del loro status e anche a seconda della barriera.¹⁴²

Nel caso più semplice, per esempio in un viaggio diretto verso Edo o in una barriera secondaria meno rigida nei controlli, la viaggiatrice si doveva recare presso l'ufficio inferiore o superiore, a seconda del proprio rango, dove uno dei suoi accompagnatori maschi¹⁴³ avrebbe consegnato il permesso di viaggio al funzionario ed avrebbe risposto, in vece della donna, a delle domande. Una volta ispezionato il documento, in caso di assenso, si era libere di proseguire il viaggio. Invece nel

¹³⁸ i *monzeki* 門跡.

¹³⁹ In questi casi l'ispezione poteva essere svolta la sera precedente il loro passaggio, presso la stazione di posta vicino alla barriera.

¹⁴⁰ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.162, 旅行用心集.

¹⁴¹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.162.

¹⁴² Alcune barriere eseguivano l'ispezione delle viaggiatrici indipendentemente dalla loro direzione, in particolare presso Imakiri, mentre la stazione di Hakone era meno rigida per le viaggiatrici dirette verso Edo.

¹⁴³ Non era obbligatorio che le donne viaggiassero in compagnia di uomini, tuttavia era considerato più sicuro per le viaggiatrici essere scortate.

caso più temuto, mentre gli addetti confrontavano i sigilli sul permesso di viaggio con i loro registri l'Ispezione delle donne¹⁴⁴ avrebbe proceduto con l'ispezione diretta della viaggiatrice. Questa era solitamente la moglie o la madre di uno dei funzionari del *sekisho*, ed avrebbe accompagnato la viaggiatrice in una stanza, dove avrebbe proceduto ad esaminare gli abiti, i denti, le sopracciglia e i capelli dell'esaminanda. Questo tipo di ispezioni erano mirate a confermare il rango della donna, e poter confermare i dati e le descrizioni contenuti nel permesso di viaggio. In caso la donna stesse viaggiando in palanchino, e fosse quindi di un certo rango, l'ispezione poteva avvenire senza che uscisse dal suo mezzo di trasporto, mentre nel caso di parenti di daimyō, previa richiesta, l'ispezione sarebbe stata svolta il giorno precedente al loro passaggio, presso la locanda nella stazione di posta dove stava pernottando. In questo ultimo caso l'ispezione veniva svolta dalla moglie o dalla madre del locandiere.

Ovviamente esistono molte testimonianze, in diari di viaggio femminili, di come questo genere di ispezione non fosse molto piacevole. Le pettinature venivano scompigliate, e spesso si era costrette a aprire i vestiti, oltre al fastidio di essere toccate da altre persone.

Le barriere più temute in quanto considerate più rigide in queste indagini, come già accennato, erano quelle di Hakone ed Imakiri, e forse proprio la paura di queste ispezioni poteva spingere i viaggiatori e le viaggiatrici a percorrere strade secondarie, o perfino essere un incentivo a fare del tutto a meno dei permessi di viaggio, cercando di evitare il più possibile i controlli.

I viaggi senza permessi

Nonostante il sistema sviluppato dal governo Tokugawa potesse sembrare ben strutturato ed in grado di organizzare, direzionare e vigilare sulla maggior parte dei flussi dell'arcipelago, non furono pochi coloro che scelsero di intraprendere un viaggio senza il possesso di alcun permesso. L'incremento graduale, e parallelo all'aumento della popolarità dei viaggi, di questo tipo di viaggiatori, ci può indicare l'esistenza dei motivi validi, agli occhi della popolazione del periodo, per partire in questo modo pur rischiando di incorrere in punizioni, ed al tempo stesso ci suggerisce l'esistenza di metodi per l'aggiramento dei controlli.

Come abbiamo potuto vedere fino ad ora, la richiesta dei permessi di viaggio ed il loro utilizzo non erano pratici ed accessibili per la maggior parte della popolazione. Le procedure per ottenere i *sekisho tegata*, i permessi di transito, potevano essere lunghe e anche richiedere la firma di uno o

¹⁴⁴ Chiamata anche con altri nomi come *hitomi onna* 人見女, *aratame onna* 改め女 o *aratame oba* 改めおば.

più garanti.¹⁴⁵ Molti *han*, incapaci di capire la popolarità e l'importanza sociale che i pellegrinaggi stavano assumendo, cercarono di limitare il numero annuale di permessi disponibili al fine di preservare l'economia del proprio dominio, evitando che la popolazione sperperasse i propri guadagni in altre regioni.

L'utilizzo di un passaporto era decisamente più pratico rispetto ai permessi di transito, anche perché di più facile richiesta, ma oltre a non essere accessibile alle donne e ai *bushi*, poteva essere proibitivo per chi non possedeva abbastanza soldi per permettersene uno.

Anche per questi motivi, quindi, con l'aumentare della dimestichezza della popolazione con la pratica dei viaggi ed il territorio, comparve l'usanza del *nukemairi* 抜け参り, ovvero di quei pellegrinaggi svolti senza il possesso di alcun permesso.

Massimo esempio di questi *nukemairi* fu il fenomeno degli *okage mairi* お蔭参り, grandi pellegrinaggi di massa, con cadenza di sessant'anni circa, diretti verso il grande santuario di Ise.

Ovviamente alla base di questi *nukemairi* vi erano anche molte altre ragioni oltre alla difficoltà nell'ottenere un *sekisho tegata* o al costo troppo elevato per un *ōrai tegata*, infatti, le restrizioni sociali e lavorative potevano frenare gli aspiranti pellegrini, ostacolando anche l'ottenimento dei permessi. Inoltre l'impossibilità di poter sostenere i costi di un viaggio potevano spingere a compiere un pellegrinaggio per potersi così affidare alla benevolenza della popolazione chiedendo offerte e alloggio lungo la strada. Tuttavia il confidare che al loro ritorno l'azione pia da loro intrapresa, anche in favore della comunità, potesse far dimenticare la trasgressione da loro compiuta, affidandosi alla clemenza delle autorità, potrebbe essere stata una scusante più che sufficiente per la maggior parte dei viaggiatori del tempo per lasciare la propria casa e partire. Se infatti molti furono i regolamenti e i divieti promulgati da quasi ogni *han*, altrettante furono le storie in cui amministratori troppo severi venivano puniti dalle divinità per aver perseguito uno di questi pellegrini, o storie di comunità venivano miracolosamente ricompensate grazie al pellegrinaggio di fede anche se compiuto contro le leggi.

Tuttavia esistevano anche condizioni particolari che potevano spingere i viaggiatori a compiere il proprio viaggio senza permessi. Poteva infatti accadere che dei viaggiatori, pur avendo fatto richiesta dei permessi di viaggio, si trovassero nella condizione di non poterli più usare perché persi durante il cammino, rovinati dalla pioggia o da qualche altro imprevisto, a addirittura invalidati a

¹⁴⁵ VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.142, questi potevano includere il *goningumi* 五人組, un gruppo composto dalle cinque capifamiglia, il capo villaggio e il proprio datore di lavoro.

causa di errori nella compilazione del titolo di viaggio stesso e notati solo dopo la partenza. In tutti questi casi il viaggiatore si ritrovava, in linea teorica, nella stessa condizione di un trasgressore, potendo venire quindi respinto ai controlli e persino rischiando di essere cacciato fuori dallo *han* in cui si trovava. Le alternative al continuare il proprio viaggio evitando tutti i controlli potevano essere ben poche e la più pratica consisteva nel comprare un documento di viaggio presso un villaggio lungo la strada e farselo cambiare in un *kakikae tegata* presso determinate barriere,¹⁴⁶ in modo da entrare in possesso di un permesso in piena regola. In alternativa c'era la possibilità di rimandare al proprio *han* d'origine un compagno di viaggio, ancora in possesso del suo documento valido, per farsi rilasciare un nuovo permesso, tuttavia questa opzione richiedeva molto più tempo, nonché denaro e fatica.

Poteva anche succedere che i viaggiatori decidessero, coscienziosamente, di percorrere un'altra strada rispetto a quella per la quale avevano richiesto il permesso, o di superare i giorni a propria disposizione, superando la scadenza del permesso. In questi casi, così come in molti altri, il possesso dei permessi diventava pressoché inutile e a meno di non tentare l'attraversamento affidandosi alla fortuna e alla benevolenza degli ispettori non rimaneva altro che evitare le barriere, aggirandole o prendendo strade secondarie.

Ma questo tipo di viaggi senza permessi, o ai limiti dei regolamenti, sarebbero stati difficilmente praticabili senza quella che numerosi diari di viaggio del periodo definivano come la “*benevolenza del reame*”. Con questo termine volevano probabilmente indicare l'indulgenza dei funzionari delle barriere, sia *sekisho* che *bansho*, riguardo vari aspetti dei controlli.¹⁴⁷ Infatti p^{ur} vietando i comportamenti eccessivi e le situazioni più estreme, e sempre proclamando la risolutezza dei controlli, si può dire che alcune barriere permettessero tacitamente alla popolazione il loro aggiramento attraverso vie secondarie, o il loro attraversamento a persone con piccoli errori nei loro permessi di viaggio. Questo avveniva cercando di salvare le apparenze e perseguendo, se non altro formalmente, il rispetto delle regole. Così all'imbocco delle vie secondarie venivano posti i cartelli di divieto di passaggio, ma allo stesso tempo veniva chiuso un occhio, magari dietro il pagamento di piccole tangenti,¹⁴⁸ riguardo all'aiuto che la gente del luogo dava ai viaggiatori facendogli da guida, oppure permettendo a capi villaggio locali, ed a proprietari di locande, il rilascio di permessi di viaggio per l'attraversamento specifico di quella barriera. In altri casi, e probabilmente in particolari

¹⁴⁶ I *kakikae tegata* venivano solitamente rilasciati per una barriera specifica, e quindi non erano validi per tutte.

¹⁴⁷ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.175.

¹⁴⁸ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.178.

occasioni, veniva concesso l'attraversamento anche a persone prive di permessi di viaggio, probabilmente perché veniva ritenuto troppo severo proibire un atto religioso come il pellegrinaggio, e dopotutto fintanto che non veniva commesso nessun crimine non c'era motivo di bloccare queste persone.¹⁴⁹

Nella maggior parte dei casi questa benevolenza consisteva solamente in un trattamento più comprensivo di errori legati ai permessi di viaggio, o in un alleggerimento della pena. Così, ad esempio, se un permesso era stato rilasciato per sei donne sposate e quattro nubili, ma in realtà il numero era inverso, dopo un interrogazione fra di loro, le guardie di Hakone arrivarono alla conclusione di considerare il permesso valido, in quanto il numero totale delle viaggiatrici era di dieci.¹⁵⁰ Oppure in quei casi che avrebbero previsto l'arresto, come il tentativo di oltrepassare la barriera senza permessi o l'essere scovati nella boscaglia mentre ci si arrischiava ad oltrepassare le palizzate, si veniva puniti soltanto con l'allontanamento ed un richiamo verbale.¹⁵¹

I motivi che potevano spingere a questa tolleranza da parte delle barriere erano varie. Alcune di queste potevano scegliere di intraprendere queste azioni, come il controllo dei documenti dei viaggiatori diretti verso una sola delle direzioni,¹⁵² al fine di evitare intasamenti di viaggiatori presso la barriera. Tenendo anche in considerazione il ruolo delle barriere nel mantenimento dell'ordine pubblico, il rifiuto di passaggio ad ogni viaggiatore che aveva anche solo piccoli errori nei permessi poteva creare non solo un rallentamento dei controlli, e un conseguente malcontento fra la popolazione, ma anche maggiori preoccupazioni per l'autorità centrale.¹⁵³

Nonostante l'incapacità dell'amministrazione di capire i cambiamenti che stavano avvenendo nella società, in particolare riguardo all'aumento di popolarità dei viaggi e dei pellegrinaggi, le barriere di controllo trovarono quindi nel buon senso e nell'indulgenza, la scappatoia per potersi adattare al dinamismo che sotto molti aspetti caratterizzò la mobilità di quest'epoca.

Naturalmente la maggior parte dei viandanti non poteva essere a conoscenza di tale indulgenza da parte delle autorità, anche perché il continuo sforzo volto a mantenere le apparenze e al rispetto formale delle regole. Fortunatamente i viaggiatori poterono fare affidamento, oltre a diari e guide di

¹⁴⁹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.176, nonostante, tecnicamente, anche il passare le barriere senza permesso fosse considerato un crimine.

¹⁵⁰ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.178.

¹⁵¹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.181.

¹⁵² VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.147, per esempio Hakone, , lasciava passare i viaggiatori privi di permesso in "uscita" da Edo, sempre nei limiti delle regole e solo nei casi non sospetti.

¹⁵³ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.176.

viaggio, al passaparola e ai consigli di altri viaggiatori lungo la strada dei locandieri o delle case da tè delle stazioni di posta.¹⁵⁴ In questo modo si poteva venire a conoscenza non solo della posizione delle barriere, della loro severità, ma anche sui metodi su come attraversarle in modo sicuro, così come le strade secondarie da percorrere per aggirarle.

Come già accennato precedentemente, infatti, nonostante agli abitanti delle zone in cui si trovava una barriera fosse non solo vietato aiutare i viaggiatori ad evitare i controlli, ma venisse addirittura chiesto di denunciare i casi di trasgressione, spesso questi fornivano assistenza dietro pagamento di denaro.¹⁵⁵

Onna no michi

Uno dei modi più comuni per aggirare i controlli era quello di percorrere una delle piccole vie secondarie, inevitabilmente presenti a seconda delle condizioni geografiche del territorio, che permettevano ai viaggiatori più informati di non incontrare le barriere. Come già accennato precedentemente, i funzionari erano a conoscenza di queste strade, e se a volte ne permettevano tacitamente l'utilizzo, in altri casi vi posizionavano cartelli intimidatori e persino dei piccoli posti di blocco con un controllore.¹⁵⁶ Poiché spesso queste vie venivano percorse da viaggiatrici, soprattutto a causa delle già citate ispezioni, in numerosi diari di viaggio sono annotate con il nome *onna no michi* 女の道, le strade delle donne.

*“Arrivammo al villaggio di Tsumago. Alla base del ponte c’era una strada che le viaggiatrici possono prendere per bypassare il sekisho di Fukushima”.*¹⁵⁷

Nella maggior parte delle volte intraprendere questo tipo di strade richiedeva un certo sforzo, nonché tempo e denaro. Alcune volte queste stradine portavano in punti nascosti, dove erano stati aperti passaggi nelle palizzate, altre ancora permettevano di arrivare a guadi che potevano essere attraversati in determinate stagioni o a ponti conosciuti solo dagli abitanti della zona. In altri casi queste *onna no michi* erano vie di media grandezza, come il già descritto Himekaidō, lungo le quali vi erano stati posizionati distaccamenti della barriera principale, considerate meno severe rispetto

¹⁵⁴ SUGAI, *Edo no tabi...*, op.cit., p.41.

¹⁵⁵ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.177.

¹⁵⁶ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.184-185.

¹⁵⁷ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.185, da un diario di viaggio di una moglie di un mercante di Chikuzen, in pellegrinaggio verso Ise. Il riferimento è alla barriera di Kiso Fukushima, nella valle del Kiso, lungo il Nakasendō, e il villaggio di Tsumago era una stazione di posta.

alle barriere più importanti, per le quali si poteva a volte comprare anche permessi presso i locandieri della zona.

Possiamo trovare una testimonianza esemplificativa di *sekisho yaburi* 関所破り, ovvero di infrangimento di una barriera attraverso il passaggio attraverso un buco nella palizzata, nel diario redatto da Kiyokawa Hachirō per il suo pellegrinaggio a Ise con la madre nel 1855. Durante il loro viaggio verso il Santuario decisero di compiere una deviazione verso il tempio Zenkōji,¹⁵⁸ ma poiché il passaggio attraverso la barriera di Sekigawa era strettamente vietata alle donne, dovettero fare affidamento ad una guida.

Ne suo diario scrisse:

“se stai viaggiando in compagnia di una donna, non importa quanto presto arriverete a Sekigawa, perché sarete costretti a passare lì la notte. La mattina seguente vi alzerete presto e passerete furtivamente la barriera”.

Così come scrisse, coperti dal buio della notte che precede la mattina, una guida li passò a prendere alla locanda presso cui alloggiavano e li accompagnò, assieme ad altri viaggiatori, lungo una strada tortuosa fino a una fenditura nella palizzata, che attraversarono per poi proseguire fino ad arrivare alla strada principale, dall'altro lato della barriera di Sekigawa.¹⁵⁹

¹⁵⁸ SHINNO, “Journeys, Pilgrimages, Excursions: Religious Travels in the Early Modern Period”, in *Monumenta Nipponica*, op.cit., p. 464, questo tempio divenne una meta molto popolare fra gli abitanti delle regioni orientali dell'arcipelago, quasi quanto il pellegrinaggio a Ise. Per questo motivo molti viaggiatori sceglievano di percorrere il Nakasendō proprio con l'intenzione di compiere anche questo pellegrinaggio.

¹⁵⁹ VAPORIS, *Breaking barriers...*, op.cit., p.187.

LE STAZIONI DI POSTA E LA MOBILITÀ

Come illustrato fino ad ora, il completamento del processo di unificazione e la creazione di un feudalesimo centralizzato avevano permesso al nuovo *bakufu* di avviare una serie di importanti lavori su grande scala, come l'ammodernamento della rete stradale o l'introduzione di nuovi sistemi per il controllo della circolazione, che ebbero inevitabilmente influssi sulla popolazione ma che erano principalmente mossi da esigenze politiche ed amministrative. Non bisogna scordarsi infatti che l'arcipelago era rimasto frantumato in una moltitudine durante quello che è stato definito come il periodo Sengoku, dei Paesi belligeranti, ed il *bakufu* Tokugawa si era conquistato il diritto, con la vittoria a Sekigahara, di affermare su tutto il territorio la centralità del nuovo governo utilizzando metodi quanto più efficaci per il periodo per amministrare l'arcipelago.

La reintroduzione del sistema delle stazioni di posta divenne parte integrante sia di quelle politiche mirate a manifestare la posizione di potere appena raggiunta, attraverso la riorganizzazione dell'arcipelago, che indispensabile per unire quella che sarebbe diventata la nuova capitale amministrativa con la corte imperiale a Kyōto.

Ma lo sviluppo di questo sistema non solo influenzò in modo decisivo la mobilità della popolazione, dando appoggio logistico ai viaggiatori comuni, oltre che a quelli ufficiali, ma subì esso stesso un processo di evoluzione influenzato dall'aumento della mobilità generale, divenuto necessario per supportare la sussistenza economica di queste strutture e la continuità del loro servizio.

Il sistema delle stazioni di posta

Questo sistema, chiamato *shukueki seido* 宿駅制度, si basava su una rete di stazioni di posta, chiamate *shukueki* 宿駅 o *shukuba* 宿場, posizionate lungo le maggiori arterie stradali e organizzate fra loro in modo da garantire la continuità dei servizi. Questi *shukuba* erano costituiti da due strutture principali, il *ton'ya ba* 問屋場 e lo *honjin* 本陣, ed uno accessorio, il *waki honjin* 脇本陣, che ne svolgevano le funzioni fondamentali richieste a loro dal *bakufu*.¹⁶⁰

- mettere a disposizione dei viaggiatori strutture che fornissero servizi di vitto e alloggio.
 - fornire servizi di trasporto.
-

¹⁶⁰ SUGAI, *Edo no tabi...*, op.cit., p.26.

- Assolvere ai propri doveri legati al sistema di corrispondenza di cui facevano parte.

lo sviluppo

Nonostante la storia delle stazioni di posta incominci con il codice *Ritsuryō* 律令,¹⁶¹ questo sistema ebbe molti alti e bassi, nonché numerosi adattamenti ai vari contesti politici ed economici, finendo col cadere in gran parte in disuso durante il bellicoso periodo Sengoku. La loro graduale reintroduzione iniziò nel 1601 con il rilascio delle prime licenze ufficiali, *tenma shuinjō* 伝馬朱印状,¹⁶² assieme ai regolamenti da seguire, *gotenma no sadame* 御伝馬之定,¹⁶³ a dodici stazioni lungo il Tōkaidō, e continuò a partire dal 1608 con l'allargamento di questo sistema di licenze e regolamenti al Nakasendō e, successivamente, alle altre strade principali.¹⁶⁴

Durante i decenni successivi il sistema si ampliò aumentando il numero delle stazioni ufficiali che ne facevano parte e uniformando le distanze medie fra loro, standardizzando così il servizio di trasporto. Così le stazioni lungo il Tōkaidō passarono in pochi decenni da dodici a cinquantatre, con una distanza media fra loro di 9,1 chilometri,¹⁶⁵ anche se le distanze effettive potevano variare a seconda della conformazione geografica del territorio, come la presenza di guadi e passi montani, come nel caso delle stazioni di Odawara e Hakone, che erano unite da 16,6 Km di strada montana. In questo ultimo caso, però, bisogna considerare che fino al 1618 la distanza fra i già esistenti *shukuba* di Odawara e Mishima era di circa 31 chilometri, anno in cui si iniziarono a spostare gradualmente da questi due centri circa cinquanta costruzioni per costituire quella che divenne la stazione di Hakone.¹⁶⁶

¹⁶¹ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba...*, op.cit., p.16.

¹⁶² MITSUYO Yoshinori, *Tōkaidō Futagawajuku: honjin · hatago no nokoru machi*, Nagoya, Arumu, 2009, p.5.

¹⁶³ in WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.26, è indicato col termine *tenma sadamegaki* 伝馬定書.

¹⁶⁴ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.27; MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.6, le altre strade a cui questo sistema fu allargato, oltre alle altre facenti parte del Gokaidō, erano il Sayaji, il Minōji e lo Honzakadōri.

¹⁶⁵ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.114.

¹⁶⁶ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.115.

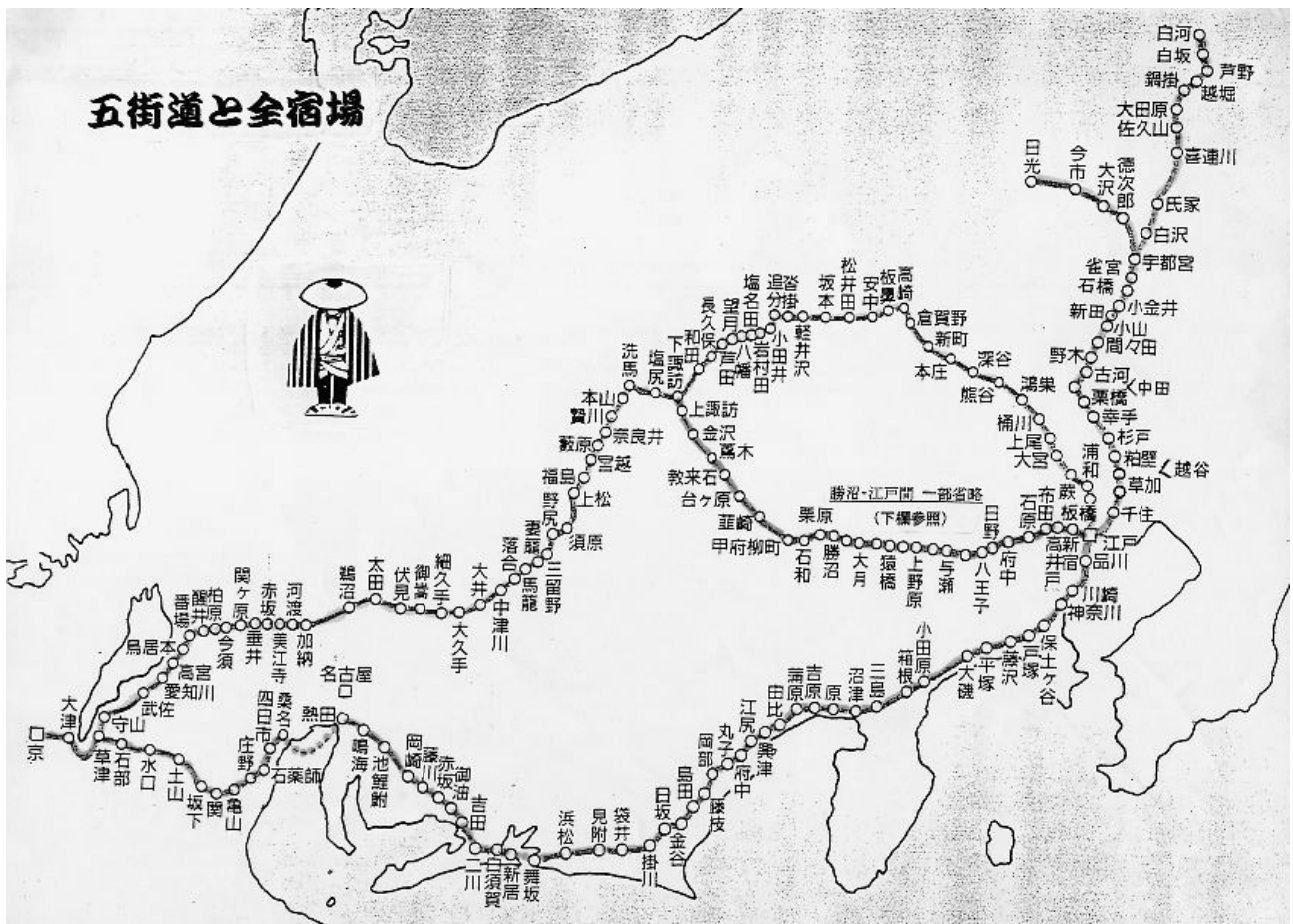


Fig.11 : posizione delle stazioni di posta lungo i gokaidō.

l'aspetto delle stazioni

Come accennato precedentemente il nocciolo centrale delle stazioni di posta, che possiamo indicare col termine *shukuba*, era costituito da poche strutture di base il *ton'ya ba*, lo *honjin* e il *waki honjin*, funzionali allo svolgimento dei doveri ufficiali legati al possesso delle licenze di trasporto e dettate dal *gotenna no sadame*, non lontano dai quali si poteva solitamente trovare il *kōsatsu ba* 高札場, al quale erano affissi i divieti e i regolamenti sia per i viaggiatori che per i locandieri, assieme al costo dei vari servizi base.¹⁶⁷

Nonostante fossero queste tre strutture quelle a essere tecnicamente autorizzate dal *bakufu* e con funzioni ufficiali, attorno a questi nuclei si svilupparono col tempo agglomerati abitativi e commerciali chiamati *shukuba machi* 宿場町, che raggruppavano locande di vario livello, sale da

¹⁶⁷ BONPEI, *Edo no tabi to kōtsū - "dōchū" ga wakarū*, Tōkyō, Gijutsu Hyōronsha, 2005, p.15, il *kōsatsu ba* era una specie di bacheca alta circa tre metri; KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.118, divennero anche i punti di riferimento a partire dai quali venivano calcolate le distanze fra i *shukuba*.

tè e piccoli negozi di oggetti vari allineati lungo la strada principale in un *machi nami* 町並み, e compresi fra due pali di legno di sezione quadrata, i *mitsuke* 見附, che ne delimitavano i confini.

Poiché, come vedremo in seguito, le entrate economiche derivanti da queste strutture commerciali divennero quasi indispensabili per la sopravvivenza, e quindi la continuità, dei servizi ufficiali erogati dagli *shukuba*, la composizione e la lunghezza che questi *shukuba machi* assunsero durante questo periodo erano estremamente varie a seconda dell'arteria stradale lungo la quale si trovavano, la loro posizione strategica vicino guadi, passi montani e barriere doganali, ed in generale a seconda del flusso dei viaggiatori-clienti. Per quanto riguarda il Tōkaidō, si andava dai 545 metri della stazione di Fukuroi, fino ai 3,8 chilometri di Okazaki, mentre la lunghezza media delle stazioni lungo il Nakasendō era comunque sotto ai 1,1 chilometri.¹⁶⁸

Ton'ya ba



Fig.12 : un *ton'ya ba*. Si possono vedere dei *ninsoku* mentre caricano i bagagli su un cavallo, e alla destra dell'immagine un *kōsatsu ba* con affissi i regolamenti. (Jippensha Ikku, *Kane no waraji*, 5 hen).

¹⁶⁸ BONPEI, *Edo no tabi to kōtsū...*, op.cit., p.14. La stazione di Okazaki, però, faceva parte dell'omonima città castello, per cui la lunghezza effettiva della stazione potrebbe essere stata minore.

Le funzioni principali di questa strutture erano due: quella di fornire ai viaggiatori i servizi di trasporto, organizzando lo scarico e il carico dei bagagli e scegliendo i cavalli e i portatori necessari,¹⁶⁹ nonché mantenere sempre a disposizione un certo numero i corrieri, chiamati *hikyaku* 飛脚, pronti a partire per la stazione successiva dando il cambio al messaggero arrivato dalla stazione precedente.

Date queste sue funzioni essenziali per l'esistenza stessa della stazione di posta, si può capire come il *ton'ya ba* fosse la struttura principale di uno *shukuba*, tanto da poter quasi essere considerato come il suo ufficio amministrativo, e per quali ragioni esso si trovasse al centro dell'agglomerato.¹⁷⁰

A conferma di questo l'amministratore di queste strutture, chiamato *ton'ya* 問屋, spesso era anche colui che gestiva lo *honjin*, arrivando persino a coprire in alcune stazioni, una carica per certi versi pari a quella di capo villaggio.¹⁷¹ All'interno di una stessa stazione potevano, inoltre, essere presenti fino a tre *ton'ya* che si alternavano nei loro doveri in turni di dieci o quindici giorni,¹⁷² e potevano esistere anche due *ton'ya ba* che si concentravano ognuno nei trasporti verso una sola delle stazioni attigue. Così, ad esempio, nel caso della stazione di Fukawa, lungo il Tōkaidō, i due *ton'ya ba* presenti erano soprannominati *ton'ya ba* orientale e *ton'ya ba* occidentale,¹⁷³ a seconda della direzione di traffico di cui si occupavano.

Honjin e waki honjin

Al fine di fornire i servizi di vitto e alloggio, presso ogni stazione doveva essere presente almeno una locanda accreditata chiamata *honjin*, ma a seconda delle necessità se ne potevano trovare anche due,¹⁷⁴ in modo da poter ospitare nella stessa stazione più gruppi di viaggiatori ufficiali che casualmente potevano venirsi ad incontrare lungo il loro percorso.¹⁷⁵ Molti *shukuba* mantenevano inoltre una locanda ausiliaria, in appoggio a quella principale, chiamata *waki honjin*,¹⁷⁶ col fine di

¹⁶⁹ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.24.

¹⁷⁰ SUGAI, *Edo no tabi..*, op.cit., p.26.

¹⁷¹ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.58.

¹⁷² WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.56; KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.118.

¹⁷³ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.17-18, 東問屋 *higashi ton'ya*、西問屋 *nishi ton'ya*.

¹⁷⁴ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.25, questo numero era comune nelle stazioni di posta prossime a guadi, passi di montagna e *nansho*, ma a seconda dei luoghi potevano essere anche di più, per esempio ad Arai e Shimada tre e ad Hakone e Hamamatsu ve ne erano sei. SUGAI, *Edo no tabi..*, op.cit., p.38, 68, 80, 84, è interessante notare come solo nella stazione di Hakone era presente una *waki honjin*, mentre nelle altre tre erano assenti.

¹⁷⁵ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.50, in questo caso le persone arrivate dopo potevano scegliere di fermarsi presso uno degli *honjin* liberi, presso il *waki honjin* o optare di proseguire fino alla stazione successiva o ritornare alla precedente.

¹⁷⁶ C. N. VAPORIS, *Breaking barriers..*, op.cit., p.22.

ospitare l'eventuale seguito di viaggiatori importanti, o servire da ripiego per quei viandanti in cerca di alloggio che avessero trovato lo *honjin* già al completo.

Presso gli *honjin* e i *waki honjin* non poteva alloggiare chiunque, ma erano principalmente riservati a *daimyō*, con il loro seguito di vassalli, alti funzionari dell'amministrazione, nobili di sangue e messaggeri ufficiali, ma in tutti quei periodi in cui non erano occupati da questi ospiti di alto rango, l'accesso ai loro servizi era aperto anche ai tutti quei viaggiatori che potevano permetterselo.¹⁷⁷

Gli *honjin* ben si distinguevano dalle altre locande che iniziarono a popolare gli *shukuba machi* innanzitutto dal caratteristico portone d'ingresso e dalla presenza di un grande atrio,¹⁷⁸ ed in generale per lo stile nella costruzione e decorazione di alcune delle sue stanze.¹⁷⁹ Erano strutture molti grandi, poiché con l'istituzione del *sankin kōtai*, erano l'alloggio non solo del *daimyō* ma anche dei suoi accompagnatori, solitamente feudatari e funzionari di alto rango che lo accompagnavano nel viaggio, per un totale di trenta, quaranta persone.¹⁸⁰

Ad esempio lo *honjin* situata nella stazione di Fukagawa aveva trenta camere, più tre stanze da bagno e sei gabinetti, ma essendo le stanze divise da *fusuma* 襖, porte scorrevoli, la loro destinazione ad uso veniva scelta al momento dell'arrivo della comitiva, cambiandone l'ampiezza in base alle necessità.¹⁸¹

I *daimyō* e gli *honjin*

Dato il grande numero di persone che accompagnavano i *daimyō*, e la non rara probabilità di incontrare altri viaggiatori ufficiali lungo il proprio percorso, la prenotazione dello *honjin* e delle altre locande per il seguito, avveniva solitamente con due o tre mesi di anticipo, assieme alla contrattazione dei costi dei servizi offerti.¹⁸² In un periodo che andava da un mese a una settimana precedente l'effettuazione del viaggio, un incaricato del *daimyō* passava per ogni *honjin* prenotato lungo il percorso a consegnare le insegne ufficiali da esporre esternamente alla locanda, ma che a volte venivano esposte agli ingressi della stazione di posta. Addetti delle stazioni di posta si

¹⁷⁷ BONPEI, *Edo no tabi to kōtsū...*, op.cit., p.14; ISHIKAWA Eisuke, *Nippon no tabi - Edo tatsujin to aruku Tōkaidō*, Kyōto, Tankōsha, 2007, p.45.

¹⁷⁸ il *genkan* 玄関 era fatti assente nelle normali *hatagoya*, che possedevano, solitamente, una stanza con pavimento in terra battuta.

¹⁷⁹ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.25; KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit., p.120. lo stile utilizzato era chiamato *shoinzukuri* 書院造り.

¹⁸⁰ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.34.

¹⁸¹ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.34.

¹⁸² MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.39-40, solitamente veniva scelto la composizione e il costo dei pasti, assieme al costo per il pernottamento della carovana.

occupavano, quindi, della pulizia della strada all'interno della stazione, preparando dei coni di sabbia, in origine utilizzati per sabbiare la carreggiata in caso di fango ma che divennero simboli della presenza di ospiti importanti, quasi al pari delle insegne.¹⁸³

Il pagamento dei servizi concordati per il seguito avveniva all'arrivo, tuttavia nacque l'abitudine per gli *honjin* di offrire all'ospite principale anche servizi particolari e prodotti tipici, che quindi non venivano fatti pagare ma che comunque venivano ricambiati al momento della partenza con quella che potremmo definire come mancia, *katsu* 下賜.¹⁸⁴

il sistema di trasporto: il *tenma tsugitate*

Qualsiasi viaggiatore interessato a far trasportare i propri bagagli, a dorso di cavallo o da uomini a piedi,¹⁸⁵ poteva richiedere questo servizio presso un *ton'ya ba*. Tuttavia il carico non veniva trasportato fino alla propria meta ma solamente fino alla stazione di posta successiva, dove bisognava fare ancora richiesta presso il nuovo *ton'ya ba* per ottenere altri trasportatori, mentre quelli alleggeriti dal loro carico facevano ritorno alla loro stazione di origine. Questo metodo particolare di trasporto bagagli prendeva il nome di *tenma tsugitate* 伝馬継立, parafrasabile col termine “trasporto a staffetta”, ed era regolato dal regolamento consegnato alle stazioni assieme alle licenze e chiamato *gotenma no sadame*.¹⁸⁶

I trasporti organizzati da un *ton'ya ba* avvenivano, quindi, esclusivamente fra la stazione in cui esso si trovava e le due adiacenti, con il divieto assoluto per i trasportatori di superare questi limiti. Alla base di questa regola vi era, probabilmente, la semplificazione di allestimento del servizio, attraverso un'agevolazione del lavoro dei trasportatori, nonché la preservazione dell'economia di ogni stazione di posta, precludendo l'eventuale concorrenza fra stazioni per l'organizzazione di questi servizi, tutelando così le entrate di ogni *shukuba*.

i costi del servizio

Per coloro in possesso di un particolare permesso rilasciato da Shōgun, *Rōjū*, *Kyōto Shoshidai* o altri funzionari di alto livello, il servizio di trasporto era gratuito per un numero di cavalli e portatori stabilito nel permesso stesso e avevano la precedenza sui viaggiatori comuni.¹⁸⁷ Invece per gli altri

¹⁸³ FUKAI Jinzō, *Edo no yado - santo, kaidō shukuhaku jijyō*, Tōkyō, Heibonsha, 2000, p.66.

¹⁸⁴ FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., p.68.

¹⁸⁵ L'uso dei carri lungo le strade principali e secondarie, *waki kaidō*, era vietato.

¹⁸⁶ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.26.

¹⁸⁷ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku...*, op.cit., p.19.

viaggiatori in missione ufficiale, ma in possesso solamente del documento chiamato *tenma tegami* 伝馬手紙, il prezzo era fissato dal *bakufu* in un tariffario chiamato *osadame chinsen* 御定賃銭.¹⁸⁸ Qualora si fosse superato il numero di trasportatori indicato nel *tenma tegami*, il costo del trasporto in eccesso era fissato da un'altro tariffario chiamato *aitai chinsen* 相对賃銭, solitamente pari al doppio dell'altro tariffario, e applicato anche per i trasporti dei bagagli dei viaggiatori comuni.¹⁸⁹

metodologie di trasporto

Al momento della sua reintroduzione il *bakufu* stabilì, nel regolamento *gotenma no sadame*, che ogni stazione di posta lungo il Tōkaidō avrebbe dovuto fornire per il servizio di trasporto trentasei cavalli e trentasei uomini,¹⁹⁰ tuttavia questi numeri furono cambiati attorno al 1643 per venire incontro alle nuove necessità della mobilità, portandole alle quantità indicate nella seguente tabella.¹⁹¹

Strada	Numero di stazioni di posta	Numero di cavalli e uomini
Tōkaidō	53 (+4 ¹⁹²)	100 (cavalli) e 100 (uomini)
Nakasendō	67	50 e 50
Kōshūkaidō	45	25 e 25
Nikkō dōchū	21	25 e 25
Ōshū dōchū	17	25 e 25

Vennero stabilite anche le metodologie di trasporto, con un prezzo fisso e con limiti di carico, che una volta superati portavano ad un aumento della tariffa di trasporto. In generale il limite massimo di trasporto per un cavallo era di centocinquanta chilogrammi, per un prezzo base di settantatre *mon*,¹⁹³ mentre per i portatori fu fissato un peso massimo di diciotto chilogrammi circa, ma che arrivò, ufficiosamente, fino alla trentina.

¹⁸⁸ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.19; questo tariffario fu emesso una prima volta nel 1601, e revisionato nel 1711, in cui le tariffe presero anche il nome di *moto chinsen* 元賃銭; SUGAI, *Edo no tabi..*, op.cit., p.26.

¹⁸⁹ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.20.

¹⁹⁰ SUGAI, *Edo no tabi..*, op.cit., p.26; MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.16, il nome di questo numero fisso di trasportatori era indicato col termine *Osadame jinba* 御定人馬; WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.26.

¹⁹¹ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.63.

¹⁹² WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.28, nel tratto che si diramava dalla stazione di Ōtsu e che arrivava a Ōsaka.

¹⁹³ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku..*, op.cit., p.20, il prezzo base fa riferimento al *osadame chinsen*, per cui bisognava moltiplicarlo, a seconda della situazione economica del periodo per i viaggiatori comuni. Quindi il doppio, il quintuplo o anche il decuplo in periodi di carestie e calamità.

Il trasporto poteva avvenire con metodologie diverse, in base al quale cambiava anche il limite di peso trasportabile ed il costo. Per i cavalli il peso massimo era di 40 *kanme*, circa 150 Kg, e per i portatori 5 *kanme*, 18,75 Kg, e se si superava il peso anche il costo aumentava.¹⁹⁴

Tuttavia divenne una pratica alquanto comune per i trasportatori, contrattare direttamente con i viaggiatori i costi per il loro servizio di trasporto. Solitamente ciò avveniva durante il loro viaggio di ritorno verso la loro stazione di posta, poiché compivano questo tragitto senza carico, ed erano i trasportatori stessi a prendere l'iniziativa, cercando di arrotondare le loro entrate con questi lavoretti extra. Poiché si trattava di una trattativa privata, e a volte per un tragitto minore di quello fra le due stazioni, il costo del servizio poteva essere conveniente. Grazie al volumetto di consigli di viaggio *Ryokō yōjinshū*, uscito nel 1810 e scritto da Yasumi Roan, veniamo a conoscenza che esisteva anche l'abitudine, fra i portatori di due *shukuba* attigui, di scambiarsi i bagagli trasportati fra di loro, in modo da risparmiare strada e tempo e poter tornare subito alla loro stazione. Dai suggerimenti forniti in quest'opera apprendiamo che questa non era una pratica a favore dei viaggiatori, che anzi oltre ad essere costretti ad aspettare questo scambio rischiavano di veder rovinati i propri bagagli, tuttavia l'autore consiglia di evitare quanto più possibile litigi durante il proprio viaggio e di adattarsi a questa spiacevole inconvenienza.¹⁹⁵

¹⁹⁴ MITSUYO, *Tōkaidō Futagawajuku*., op.cit., p.20.

¹⁹⁵ Constantine Nomikos VAPORIS, "Caveat Viator: Advice to Travelers in the Edo Period", *Monumenta Nipponica*, vol. 44, n°4, 1989, p. 474.

LA STRADA E I VIAGGIATORI

“Era un’epoca in cui sotto i cieli tutto era pacifico: le montagne erano solide, i pini sulle vette immobili, il vento silenzioso e placido ed il paese conosceva un periodo di lunga felicità”

[Chikusai il ciarlatano]

Come abbiamo potuto vedere fino a questo punto, i notevoli sviluppi delle infrastrutture ad opera del *bakufu* Tokugawa, successivamente alla vittoria di Sekigahara, furono mossi da ragioni politiche ed economiche, e portarono all’organizzazione di un’ampia, e ben mantenuta, rete stradale, di un sistema coordinato di barriere di controllo e permessi di viaggio, nonché da un esteso sistema di stazioni di posta, che lungo il Tōkaidō raggiunsero le duecentoquarantotto unità.¹⁹⁶

Tuttavia gli effetti economici, sociali e culturali che queste politiche produssero, andarono ben oltre ai progetti dell’amministrazione di Edo, portando al miglioramento delle condizioni di viaggio che influirono, assieme ad altri fattori, sull’aumento della mobilità della popolazione.

Così, per esempio, lo sviluppo e la manutenzione delle arterie stradali non aiutarono soltanto ad amministrare meglio l’arcipelago permettendo, non solo lo svolgimento dei periodici viaggi di dovere dei *daimyō* verso Edo o il miglioramento dei commerci interni ai vari domini, ma questi miglioramenti permisero alla popolazione di orientarsi meglio sul territorio, facilitando non solo i loro spostamenti anche sulla media e lunga distanza ma facendo diminuire i notevoli timori che esistevano riguardo ai pericoli che si potevano incontrare lungo le vie.

Allo stesso modo la creazione di un sistema ufficiale di stazioni di posta, con i loro *ton’ya ba* e *honjin*, permise lo sviluppo lungo le strade, attorno a queste strutture, di servizi rivolti ai viaggiatori comuni come locande, case da tè e piccoli negozi.

Ma se da un lato fu proprio la comparsa di questo tipo di strutture a migliorare l’esperienza e le condizioni di viaggio, incoraggiando un aumento dei viaggiatori comuni, dall’altro l’aumento di questo tipo di viandanti-clienti permise a sua volta uno sviluppo ulteriore di queste strutture, e di un loro aumento di numero, aiutando l’economia generale delle stazioni di posta, nonché di quei luoghi che divennero meta di viaggi.¹⁹⁷ In questo modo quelli che potremmo indicare come

¹⁹⁶ Leah WATKINS, “Japanese travel culture: an investigation of the links between early Japanese pilgrimage and modern Japanese travel behavior”, *New Zealand Journal of Asian Studies*, vol.10, n°2, 2008, p.96.

¹⁹⁷ IKEGAMI Mayumi, *Edo shomin no shinkō to kōraku*, Tōkyō, Dōseisha, 2002, p.17.

viaggiatori privati aiutarono a sostenere economicamente quei servizi indispensabili per l'amministrazione, ma che i viaggi ufficiali da soli difficilmente sarebbero riusciti a mantenere, permettendone la sopravvivenza e la continuità durante il periodo Edo.

kichin'yado 木賃宿

Benché non vi siano molti studi riguardo all'origine delle locande e sulla loro evoluzione, il tipo più diffuso durante il periodo Sengoku e l'inizio del periodo Edo fu il *kichin'yado* 木賃宿,¹⁹⁸ forse in ragione della loro semplicità ed economicità. È possibile, infatti, che il numero limitato di servizi che questo tipo di locanda offriva le rendesse più facili da condurre per i gestori, oltre che convenienti per i viaggiatori, soprattutto artisti girovaghi e modesti pellegrini.¹⁹⁹

La caratteristica principale dei *kichin'yado*, da cui deriva il nome, era quella di comprendere nel loro prezzo solamente il costo dell'alloggio, per cui qualora un cliente avesse voluto mangiare, farsi un bagno o riscaldarsi durante la notte, avrebbe dovuto pagare come un extra le fascine di legna necessarie a farlo.²⁰⁰ Il prezzo per il pernottamento presso questo tipo di locanda “con la legna a pagamento” era quindi relativamente basso se comparato a quello degli *hatagoya*,²⁰¹ tuttavia bisogna considerare che per mangiare presso una *kichin'yado* oltre al prezzo della fascina bisognava portarsi il proprio cibo, comprandolo magari presso un negozio della stazione di posta in cui ci si trovava.²⁰²

¹⁹⁸ FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., p.87; WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.90.

¹⁹⁹ KANZAKI, *Edo no tabi bunka*, op.cit., p.31.

²⁰⁰ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.95, il nome di questa spesa era *makidai* 薪代.

²⁰¹ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.122, un viaggiatore in viaggio fra Nakasendō e Hokkoku kaidō annotò nel suo diario come un *hatagoya*, lungo questa strada, potesse costare fra i 120 e 150 *mon*, mentre un *kichin'yado* fra i 50 e i 60 *mon*. Naturalmente il prezzo del cibo era escluso presso i *kichin'yado*, mentre solitamente in quello degli *hatagoya* erano compresi due pasti, e solitamente la possibilità di fare un bagno caldo.

²⁰² IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.17.



Fig.13 : vista esterna di un *kichin'yado* situato lungo il Nakasendō. (Hiroshige, *Kisokaidō rokujūkyūgi no uchi*)

Probabilmente una richiesta di più servizi e una migliore qualità da parte di viaggiatori, nonché una loro disponibilità economica sempre maggiore, influenzarono la comparsa e la diffusione delle *hatagoya*, che divennero comuni già verso il 1711-1736.²⁰³

La comparsa di *hatagoya* e *chaya*

Seppure in origine le stazioni di posta fossero, secondo la visione dell'amministrazione, luoghi dove i viaggiatori ufficiali avrebbero potuto far richiesta di servizi di trasporto e trovare vitto e alloggio, col tempo attorno a questi nuclei, costituiti da *ton'ya ba* e *honjin*, comparvero locande di vario livello e luoghi di ristoro in risposta alla crescente richiesta di servizi da parte dei viaggiatori comuni.²⁰⁴

Durante questo periodo comparvero numerosi tipi di locande e locali la cui, anche sola, classificazione di nomi e generi potrebbe dar vita a studi consistenti. Genericamente potremmo però dividere queste strutture commerciali in due tipologie principali: gli *hatagoya* e i *chaya*. Gli

²⁰³ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.90; FUKAI, *Edo no yado*., op.cit., ere Shōtoku e Kyōhō 正徳-享保

²⁰⁴ ISHIKAWA, *Nippon no tabi*., op.cit., pp.40-41; WATKINS, *Japanese travel culture*., op.cit., p.96.

hatagoya erano strutture ricettive presso le quali i viaggiatori potevano alloggiare per la notte e mangiare al loro arrivo e prima della partenza, mentre i *chaya* nascevano come luoghi di sosta in cui riposarsi bevendo tè e mangiando dolci,²⁰⁵ ma come vedremo questi termini iniziarono ad indicare una serie di strutture abbastanza varie fra loro, caratterizzate dai particolari servizi che iniziarono a venire offerti.

Inevitabilmente questo tipo di strutture fiorirono non solo lungo le strade ma anche attorno ai luoghi rinomati, i *meisho*, così come in zone termali e nei pressi di templi e santuari,²⁰⁶ aiutando quindi non solo nel miglioramento delle condizioni di viaggio, ma entrando a far parte dell'esperienza stessa dei viaggiatori.

Hatagoya 旅籠屋

Pur essendo state le strutture ricettive di periodo Edo di grandezza diversa, di vario livello qualitativo e caratterizzate da diversi tipi di servizi,²⁰⁷ sono definibili come *hatagoya* tutte quelle locande che fornivano ai loro clienti, compreso nel prezzo del pernottamento, anche due pasti, la cena e la colazione.²⁰⁸ Il nome di queste deriva infatti dal termine *hatago*, che in origine indicava il contenitore da viaggio per il cibo, passando poi ad indicare il cibo stesso, e di seguito il luogo dove questo cibo veniva fornito.²⁰⁹

A questa idea di base di *hatagoya*, possiamo comunque trovare aggiunti vari tipi di servizi, a costi differenti a seconda delle zone in cui si trovavano e del loro livello di qualità. Questi servizi erano vari e andavano dalla possibilità di fare un bagno caldo, comune alla maggior parte delle locande, all'organizzazione del trasporto dei bagagli dei propri clienti. Presso alcune *hatagoya* si poteva anche ingaggiare una guida per visitare luoghi limitrofi a dove ci si trovava, e presso ad altre ancora, situate in prossimità di fiumi o del mare, vi si poteva riposare per poche ore per poi continuare il proprio viaggio su una imbarcazione insieme ad altri clienti della locanda.²¹⁰

²⁰⁵ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit., p.122.

²⁰⁶ WATKINS, *Japanese travel culture.*, op.cit., p.96, all'interno dell'opera *Edo meisho zue*, 江戸名所図会, pubblicata agli inizi del XIX secolo, il 60% dei *meisho* era composta da templi e santuari.

²⁰⁷ WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.92.

²⁰⁸ KANAMORI, *Edo shomin no tabi.*, op.cit., p.31, il loro prezzo era variabile dai tipi e dal livello qualitativo dei servizi serviti, e dalla strada lungo la quale si trovavano. Così agli inizi del XIX secolo il costo di un pernottamento in un *hatagoya* lungo il Tōkaidō era attorno ai 200 *mon*, lungo il Nakasendō attorno ai 160 *mon* e lungo il Chūgokuji vi erano molte *hatagoya* a 132 *mon*. I prezzi variarono anche a seconda della situazione economica del periodo.

²⁰⁹ IKEGAMI, *Edo shomin.*, op.cit., p.17;

²¹⁰ FUKAI, *Edo no yado.*, op.cit., p.51, quest'ultime erano definite anche *fune yado* 船宿 e permettevano ai clienti di percorrere in barca un tragitto di strada durante la notte, pagando assieme alloggio e trasporto sulla barca.

Questo genere di locande comparvero, come accennato precedentemente, durante la prima metà del periodo Edo,²¹¹ sviluppando gradualmente servizi sempre più mirati a soddisfare le esigenze dei clienti e adattandosi anche ai luoghi in cui sorgevano. Tuttavia la caratteristica più rilevante che svilupparono in questa loro diffusione durante questo periodo, caratteristica che permette la suddivisione di questi *hatagoya* in due tipologie principali, fu il loro impiego o meno di cameriere/prostitute, le *meshimori onna* 飯盛り女.

Meshimori hatagoya e *hira hatagoya*

Con il termine *meshimori hatagoya* 飯盛り旅籠屋, si indica genericamente quelle locande presso le quali era possibile trovare cameriere dedite anche alla prostituzione, mentre tutte le altre locande possono essere indicate con l'espressione *hira hatagoya* 平旅籠屋, locande semplici.²¹² Le prime, come si può immaginare, erano caratterizzate da una vivacità maggiore rispetto agli *hira hatagoya*, sia a causa delle feste che spesso vi si organizzavano, dell'alcol che girava e quindi per il genere di clientela che potevano attirare.

Infatti il ruolo delle *meshimori onna* non era solamente quello di prostituirsi, anzi, avevano l'importante mansione di intrattenere i clienti spingendoli a ordinare alcol e cibi, non compresi nel costo base per il pernottamento e pagati quindi come extra. Quindi oltre alla maggiore attrattiva che questo genere di cameriere potevano esercitare sui viandanti in cerca di divertimento, la loro considerevole influenza sui guadagni poteva essere un grande incentivo a sostegno del loro impiego presso una locanda, influenzando persino sull'economia generale di una stazione di posta.²¹³

D'altro canto gli *hira hatagoya*, che sceglievano di non impiegare questo genere di cameriere, avevano senza dubbio minori entrate,²¹⁴ ma al tempo stesso godevano, in generale, di minori problemi di disordine come ad esempio, il viavai continuo di avventori molesti, o risse ed alterchi.²¹⁵

Tentativi di limitazione

²¹¹ FUKAI, *Edo no yado..*, op.cit., p.87, si diffusero nel periodo 1711-1736, ovvero le epoche Shōtoku e Kyōhō.

²¹² IKEGAMI, *Edo shomin..*, op.cit., p.18.

²¹³ KODAMA, HOGA *hen, Nakasendō ichi..*, op.cit., p.406, infatti un maggior numero di viaggiatori che si fermavano presso una stazione di posta significava anche più clienti, potenziali, per i trasporti, e per le altre attività commerciali presenti.

²¹⁴ Ma al tempo stesso anche minori uscite, come ad esempio la necessità di rifornirsi di alcol, o gli stipendi per le dipendenti.

²¹⁵ FUKAI, *Edo no yado..*, op.cit., p.91.

Il *bakufu*, per ragioni di pubblica morale, tentò con più provvedimenti di eliminare, o se non altro limitare, la pratica della prostituzione presso gli *hatagoya*, venendo però quasi sempre aggirato in questi suoi nuovi regolamenti.

Nel 1659 un primo tentativo di proibizione di assunzione delle *meshimori onna*, ovvero colei che serve i pasti, ebbe in realtà come effetto principale il cambiamento formale del loro nome in *meshitaki onna* 飯炊き女, colei che prepara i pasti, o anche *meshiuri onna* 飯売り女, colei che vende i pasti, al fine di aggirare questo divieto.

L'amministrazione rincarò la dose nel 1666, allargando anche alle *hatagoya* lungo il Nakasendō e il Minoji il divieto di assunzione e aggiungendo una regolamentazione dell'abbigliamento di tutte le dipendenti delle locande, vietando di indossare abiti di tessuti differenti da lino e cotone.²¹⁶ Tuttavia nonostante questi, ed altri, tentativi di arginare questa pratica, il *bakufu* non riuscì mai ad impedirla completamente tanto che, anche in considerazione dell'importanza che potevano avere per le entrate di una *hatagoya* questo tipo di dipendenti, nel 1718 l'amministrazione fissò a due il numero concesso di *meshiuri onna* per ogni struttura.²¹⁷

A sottolinearne il successo commerciale, si può notare come il numero dei *meshimori hatagoya* attorno al 1842, sia in alcune stazioni di posta lungo il Tōkaidō che lungo il Nakasendō, fosse più del doppio di quello delle *hira hatagoya*.²¹⁸

In risposta al successo di questo tipo di locande, al fine di attrarre quei viaggiatori non interessati alle *meshimori onna* e alla ricerca di una sistemazione tranquilla, alcune locande iniziarono a creare legami con le associazioni religiose. Queste si potevano riconoscere grazie all'esposizione nel loro ingresso di targhe di legno particolari indicanti il nome della confraternita religiosa alla quale erano affiliati, e di conseguenza a garanzia della qualità che vi si poteva trovare.

Ma poiché non erano solo i pellegrini ad essere interessati a locande di buon livello, pulite e tranquille, nel 1822 viene fondata da un mercante di Ōsaka, Matsuya Jinshirō 松屋甚四郎, la prima di varie confraternite commerciali chiamata prima Naniwagumi 浪花組, poi divenuta famosa col nome Naniwakō 浪花講.²¹⁹ Mentre nel 1830 nasce l'associazione Santokō 三都講, in riferimento a Kyōto, Ōsaka ed Edo, e nel 1855 lo Azumakō 東講. Quindi i viaggiatori alla ricerca di locande

²¹⁶ FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., p.92, probabilmente in un tentativo di rendere meno "attraenti" questo genere di cameriere.

²¹⁷ IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.18, tuttavia alcune *meshimori hatagoya* divennero più simili a bordelli che a locande.

²¹⁸ FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., p.93.

²¹⁹ ISHIKAWA, *Nippon no tabi...*, op.cit., p.43; FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., pp.97-98.

tranquille, pulite, in cui erano vietati gioco d'azzardo e feste in cui si consumava alcol,²²⁰ nonché con un buon grado di servizi potevano fare affidamento sugli *hatagoya* affiliati a queste confraternite, anche loro distinguibili da particolari targhe di legno, dove potevano anche comprare l'elenco delle locande e dei *chaya* associati, che venivano regolarmente controllate al fine di mantenere lo standard qualitativo.²²¹



Fig.14 : Elenco dei commercianti affiliati all'organizzazione Naniwakō.

Kyakuhiki 客引き

Al fine di permettere al sistema *shukueki* la continuità dei suoi servizi, il *bakufu* tentò con vari provvedimenti di salvaguardare le entrate economiche delle stazioni vietando, per esempio, la costruzione di locande al di fuori delle loro aree, proibendo ai *chaya* di fornire alloggio per la notte, regolamentando alcuni servizi come il guado dei fiumi ed il trasporto dei bagagli. Tuttavia poiché all'interno di ogni stazione di posta, a poca distanza l'una dall'altra, iniziarono ad essere costruite numerose locande, fu naturale la comparsa di un'accesa concorrenza fra di queste.

²²⁰ KANAMORI, *Edo shomin no tabi...*, op.cit., p.35, o almeno inizialmente queste era le caratteristiche richieste alle locande associate.

²²¹ FUKAI, *Edo no yado...*, op.cit., p.96. Per esempio dall'elenco del 1939 del Naniwakō, chiamato *Naniwakumi dōchūki* 浪花組道中記, possiamo venire a conoscenza che *hatagoya* e *chaya* associate erano presenti lungo il Gokaidō e alcune vie secondarie.

In questa rivalità crescente, il posizionamento di insegne fuori dai locali iniziò a non bastare, ed ebbe così origine una particolare figura, che potremmo definire come un procacciatore di clienti, ai tempi indicata coi termini *kyakuhiki* 客引き, *yadohiki* 宿引き e *tomeonna* 留め女.²²²

Questi, ponendosi all'ingresso del locale per il quale lavoravano, o anche all'ingresso della stazione di posta, cercavano di attirare i clienti lodandone le qualità e pubblicizzandone servizi e costi, camminando appresso i viandanti. Tuttavia, come possiamo notare anche da una stampa di Hiroshige dedicata alla stazione di Goyū, spesso capitava che i viandanti venissero letteralmente tirati per i vestiti o per i propri bagagli, venendo messi letteralmente in fuga per liberarsi di queste molestatrici, e finendo anche con vesti strappate, come ci testimoniano alcuni diari di viaggio del periodo. In alcuni casi l'eccesso di competizione portava anche a casi estremi, in cui questi *kyakuhiki* si spingevano fino alle stazioni di posta vicine, non solo per inseguire gli sfortunati passanti ma anche per trovarne di nuovi da convincere a continuare il viaggio fino alla loro successiva stazione di posta. Non mancano testimonianze di casi in cui questi procacciatori di clienti arrivavano alle mani fra di loro, contendendosi i potenziali clienti o per affermare il loro diritto di pubblicizzare la loro locanda in un luogo piuttosto che in un altro.²²³



Fig.15 : Due *tome onna* mentre tirano fisicamente due passanti. (Hiroshige, *Tokaidō gojūsantsugi no uchi* - Goyu, particolare)

²²² KANAMORI, *Ise mōde to Edo..*, op.cit., p.219.

²²³ FUKAI, *Edo no yado..*, op.cit., pp.99-100.

L'alloggio presso una locanda

Per sfruttare al meglio la luce del sole, i viaggiatori di periodo Edo tendevano a partire fin dalle prime luci del mattino, per poi potersi iniziare a cercare una locanda per passare la notte, quando ancora c'era un po' di luce in modo da potersi lavare e cenare in tutta tranquillità, data la scarsa illuminazione del tempo.²²⁴

Appena arrivati presso un *hatagoya* un addetto della locanda lavava i piedi dei clienti, infatti bisogna considerare che, nonostante il costante buono stato delle strade di periodo Edo, i piedi finivano con l'impolverarsi durante il cammino.²²⁵ Questa operazione avveniva nella stanza sterrata che fungeva da ingresso delle locande, poiché solamente agli *honjin* e ai *waki honjin* era concessa la costruzione di un atrio formale,²²⁶ utilizzando una grande bacinella. La grandezza di un *hatagoya* poteva variare a seconda di molti fattori, come la strada e la stazione in cui si trovava e il suo livello qualitativo. Potevano avere due piani, ma non tutte le sue stanze erano pavimentate con *tatami* anzi, erano forse più comuni le stanze con i pavimenti in assi di legno.

Potere avere un po' di privacy nella propria stanza non era una cosa scontata. Infatti bisogna ricordare che a dividere la maggior parte degli ambienti erano soltanto i sottili *fusuma* in carta di gelso. Ma dormendo presso una locanda non poteva accadere soltanto di essere disturbati dai rumori dei festini provenienti da altri ambienti, ma anche di dover condividere la propria stanza con uno sconosciuto, e tuttavia queste potevano non essere le cose più fastidiose che potevano capitare ad un povero viaggiatore in cerca di riposo. Soprattutto nelle zone più visitate i venditori ambulanti arrivavano a spingersi fin dentro le stanze degli *hatagoya* per vendere oggetti vari, soprattutto da viaggio come fazzoletti, tabacco, stuzzicadenti, calzini o asciugamani.²²⁷

²²⁴ ISHIKAWA, *Nippon no tabi..*, op.cit., p.44; VAPORIS, *Caveat Viator..*, op.cit., p. 474, in *Ryokō yōjinshū*, l'autore consiglia di utilizzare la luce del giorno per esplorare la locanda, le vie di fuga e la disposizione dei locali, in modo da essere preparati in caso di incendio notturno, tentativo di furto o imprevisti vari.

²²⁵ ISHIKAWA, *Nippon no tabi..*, op.cit., p.43. p.56, poiché i sandali di paglia costavano da 10 a 16 *mon*, molti viaggiatori li cambiavano anche giornalmente, anche in considerazione della loro scarsa resistenza.

²²⁶ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.126.

²²⁷ KANAMORI, *Edo shomin no tabi..*, op.cit., p.33 e p.48.



Fig.16 : Ingresso di una locanda da cui si possono notare varie caratteristiche degli *hatagoya*: la presenza di un pavimento in legno, una cameriera che porta delle tazze da tè per accogliere i clienti appena arrivati, di cui uno si appresta a lavarsi i piedi dalla polvere in una bacinella. Davanti al locale una *tome onna* cerca di fermare un passante (Jippensha Ikku, *Kane no waraji 6 hen*)

Ad ogni modo, fermarsi presso un *hatagoya* non dava solo la possibilità di farsi un bagno caldo e riposare dalle stanchezze del viaggio, ma ci si poteva distrarre bevendo alcolici e mangiando stuzzichini, oppure tè verde con dolci, ed in generale prodotti che normalmente non si aveva l'opportunità di assaporare nelle proprie zone d'origine.²²⁸ Infatti i viaggi erano anche l'occasione per i viaggiatori di assaggiare specialità dei vari luoghi che attraversavano, solitamente pubblicizzati con la scritta *名物 meibutsu*, prodotto rinomato, all'entrata della locanda.²²⁹ Questi *meibutsu* riscosero una grande popolarità durante questo periodo, anche grazie a manuali, guide e diari di viaggio, che oltre ad indicare ai viaggiatori le strade da prendere, consigliavano anche le specialità da mangiare o acquistare come *omiyage* お土産 da riportare a casa al proprio ritorno.

²²⁸ KANZAKI, *Edo no tabi bunka*, op.cit., p.34.

²²⁹ Spesso fra i prodotti venduti dai venditori ambulanti, nelle stanze delle locande, vi erano anche questi prodotti rinomati.

Così lungo il Tōkaidō erano molti diffusi come *meibutsu* i prodotti marini, pesci e frutti di mare mentre lungo il Kisokaidō, un tratto del Nakasendō, erano molto diffusi i *dango*, dolci di riso.

Chaya

I *chaya* 茶屋, case da tè, originariamente nacquero come piccole strutture dove i viandanti potevano fare piccole soste bevendo del tè caldo e mangiando dei dolci, così come rappresentato da Hiroshige nella stampa dedicata alla stazione di Mariko, in cui è raffigurato un *chaya* celebre per il suo *tororojiru*, un tipo particolare di zuppa di *miso*.²³⁰ Data la loro funzione solitamente queste *chaya* si trovavano ai bordi delle stazioni di posta, pronte ad accogliere i viaggiatori in cerca di un posto dove riposarsi brevemente.



Fig.17 : All'esterno del *chaya* si può notare un'insegna con la scritta 「名ぶつとろろ汁」 *meibutsu tororojiru*, ovvero "il rinomato *tororojiru*". (Hiroshige, *Tokaidō gojūsantsuji no uchi - Mariko*)

²³⁰ YAGI Yōkō , *Tōkaidō meibutsu hizakurige*, Shizuoka, Shizuoka Shinbunsha, 2009, pp.144-145, il *tororojiru* della stazione di Mariko era così famoso da essere citato anche nello *Tōkaidōchū hizakurige* di Jippensha Hikku, e in un *hokku* di Bashō 「青若菜まりこの宿のとろろ汁」.

Tuttavia col passare degli anni questo tipo di strutture iniziarono ad ingrandirsi e ad allargare i servizi da loro offerti ai viaggiatori, e dato che gli *hatagoya* si concentrarono sul fornire ai viandanti alloggio, cena e colazione, molti *chaya* iniziarono a preparare anche pranzi.²³¹



Fig.18 : vista dell'interno del *chaya* Echizen'ya, situato fra le stazioni di Agematsu e Suhara, in località Nezamenotoko, lungo il Nakasendō. (Jippensha Ikku, *Kane no waraji 4 hen*)

Tachiba chaya

Essendo strutture nate per offrire un luogo di riposo per i viandanti, fu quasi naturale che le case da tè iniziassero a comparire anche fra una stazione di posta e l'altra, magari vicino a guadi e passi di montagna, a seconda delle necessità dei viaggiatori e dei portatori, al servizio dei *ton'ya ba*, che lavoravano in quel tratto di strada. Alcuni di questi *chaya* erano situati nei piccoli villaggi che si trovavano lungo la strada, cosa che di per sé non costituiva un infrazione dei regolamenti del Bakufu nel caso si limitassero a servire solo cibo e bevande, ma alcune case da tè iniziarono a

²³¹ IKEGAMI, *Edo shomin...*, op.cit., p.18. questi vengono definiti come *niuri chaya* 煮売茶屋.

svilupparsi e ad ampliare i loro campi di interesse entrando non solo in competizione con le *hatagoya*, ma arrivando a formare persino grossi conglomerati esterni alle stazioni di posta, chiamati *tachiba chaya* 立場茶屋,²³² ed entrando in rivalità economica con gli *honjin* e persino con gli *shukuba*.

Infatti questi *tachiba chaya*, chiamati anche *chaya shūroku* 茶屋集落, iniziarono a dare ospitalità per la notte e a organizzare addirittura servizi di trasporto e spedizione e bagagli. Nel 1715 il Bakufu proibì, una prima volta, ai *chaya* di fornire questi servizi ma, così come altri provvedimenti, dovette ribadire il divieto nel 1723. Ci furono anche casi in cui queste *chaya shūroku*, avevano iniziato a costruire le loro facciate ed i loro ingressi per assomigliare agli *honjin*, arrivando perfino ad ospitare *daimyō*.²³³ Nel 1824, al fine di preservare l'economia degli *honjin* il *rōjū* decretò il divieto per i *daimyō* di fermarsi in luoghi al di fuori delle stazioni di posta,²³⁴ mettendo al bando questo genere di strutture nel 1843.

²³² KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.122; WATANABE, *Tōkaidō no shukuba to kōtsū*, op.cit., p.32; IKEGAMI, *Edo shomin..*, op.cit., p.17.

²³³ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.123.

²³⁴ KINOSHITA, *Michi to eki*, op.cit, p.121.

CONCLUSIONE

Gli sviluppi che avvennero durante il periodo Edo furono molti e benché fossero mirati al consolidamento del potere del nuovo *bakufu* portarono a molti sviluppi probabilmente inattesi dall'amministrazione del tempo.

Le opere mirate all'ammodernamento delle arterie stradali, benché iniziati nei decenni precedenti al completamento dell'unificazione, grazie alla pianificazione di un'autorità centrale portarono alla creazione di un'organizzata rete di comunicazione in grado di collegare le varie regioni dell'arcipelago. L'allargamento delle strade, la creazione di canali di scolo, la piantumazione di filari alberati e il posizionamento di *ichirizuka*, l'organizzazione di servizi di guadi e traghettamento, la messa in sicurezza dei passi montani e di tutti quei tratti potenzialmente pericolosi, questi ed altri lavori non solo permisero la creazione dei collegamenti necessari al governo centrale per amministrare meglio il territorio, affermando contemporaneamente in tutto l'arcipelago il potere del *bakufu* Tokugawa, ma anche di creare un ambiente più favorevole per gli spostamenti della popolazione.

A questo miglioramento delle condizioni di viaggio contribuì anche l'introduzione del sistema di stazioni di posta, il cui ruolo andò ben oltre a quello per cui era stato progettato. Sviluppato per dare appoggio ai viaggiatori ufficiali, grazie ai servizi forniti da *ton'ya ba* e *honjin*, le strutture commerciali che comparvero attorno a queste strutture diedero ai viaggiatori comuni la sicurezza di trovare vitto e alloggio a prezzi accessibili per le loro tasche, nonché prodotti di uso comune come sandali di paglia *waraji*, copricapo *kasa*, ecc..

Anche il sistema di permessi di viaggio, creato per limitare e controllare gli spostamenti della popolazione, finì con l'adattarsi alle esigenze sociali, dando vita alla pratica dei *nukemairi*, i pellegrinaggi senza permessi, ed alla diffusione dei lasciapassare a pagamento, gli *ōrai tegata*.

Il pregio delle riforme introdotte e dei lavori di ammodernamento ordinati dal *bakufu* Tokugawa fu, quindi, quello di sapersi adeguarsi non solo alle necessità delle amministrazioni, centrale e regionali, ma anche di adattarsi alle necessità della società che prese forma durante questo periodo.

Le strade, in questo modo, non permisero semplicemente alla popolazione di recarsi verso quelle che divennero le principali mete del periodo, ma divennero i vivaci palcoscenici lungo i quali i

viaggiatori potevano trarre diletto grazie i prodotti rinomati, la visita ai luoghi famosi o la sosta presso le *onsen*.

Tuttavia non furono soltanto i miglioramenti delle vie di comunicazione a influenzare la popolarizzazione della pratica dei viaggi.

Infatti in questo periodo ci furono molti cambiamenti nell'economia e nella società giapponese, come il passaggio da un'agricoltura di sussistenza al commercio dei prodotti agricoli, il miglioramento delle tecniche di coltivazione, l'aumento dell'urbanizzazione o la diffusione della cultura nelle campagne.

Così lo sviluppo degli usi e costumi della società di periodo Edo in un certo senso, assieme all'eliminazione delle rigide barriere doganali di periodo Sengoku e la loro trasformazione nei più permissivi *bansho*, favorirono gli *oshi* nella loro opera di diffusione della pratica dei pellegrinaggi in molte regioni dell'arcipelago, e la nascita di numerose confraternite religiose.

All'interno di questo processo di popolarizzazione dei viaggi, il rinnovamento della rete di comunicazione, con le strutture che ebbero origine in questo periodo, e il miglioramento delle condizioni di viaggio costituirono un'importante tappa. Tuttavia la diffusione dei viaggi fra la popolazione rappresenta il risultato dell'unione di numerosi processi di sviluppo all'interno dell'economia, della politica e della società giapponese durante il periodo Edo e avvenuti grazie alle politiche Tokugawa.

Per questi motivi l'analisi da me condotta, delineando l'ambiente in cui si poterono originare i viaggi, rappresenta solo il primo passo nello studio di ciò che furono i viaggi popolari di periodo Edo, lasciando aperte numerosi, nonché interessanti, campi di approfondimento riguardo a questo ambito.

CRONOLOGIA

Periodo Nara (710-784)

Periodo Muromachi o Ashikaga (1338-1573)

Periodo Heian (794-1185)

Periodo Sengoku (1467-1573)

Periodo Kamakura (1185-1333)

Periodo Azuchi Momoyama (1573-1598)

Periodo Edo o Tokugawa (1600-1867)

Periodo Azuchi Momoyama

1568 Oda Nobunaga proibisce la costruzione di barriere.

1585 Uesugi Kenshin istituisce il magistrato delle strade e dei ponti, *michihashi bugyō* 道橋奉行, ed inizia la piantumazione di alberi lungo le strade interne dei suoi domini.

1586 Sottomissione da parte di Hideyoshi del clan Shimazu, e inizio lavori di ammodernamento del San'yōdō.

1590 Fondazione da parte di Hideyoshi di Sanjō daibashi a Kyōto. Fissazione, sempre da parte di Hideyoshi, della misura di 1 *ri* a 36 *chō*.

1592 Inizio del posizionamento degli *ichirizuka* utilizzando come punto d'origine il grande ponte di Sanjō.

Periodo Edo o Tokugawa

1600 Vittoria della coalizione Tokugawa nella battaglia di Sekigahara.

1601 Istituzione sistema *shukueki* lungo il Tōkaidō.

1603 Ieyasu è nominato *seiitaishōgun*.

1604 Posizionamento a Nihonbashi dell'origine delle strade ed inizio del posizionamento degli *ichirizuka* e della piantumazione dei filari d'alberi lungo il Tōkaidō, ed in seguito lungo tutte le altre maggiori vie.

1608 Allargamento del sistema *shukueki* al Nakasendō.

1612 Completamento del posizionamento degli *ichirizuka* lungo Tōkaidō e Nakasendō. Emanazione del *Gotōkereiō* da parte del *rōjū*, contenente i primi decreti mirati al miglioramento delle sedi stradali, come la costruzione di canalizzazioni e la pulizia.

- 1617 Il Nikkōdōchū acquista importanza dopo la conclusione dei lavori di costruzione del mausoleo Tōshōgū.
- 1618 Istituzione del Kōshūdōchū.
- 1624 Fondazione della cinquantatreesima stazione di posta lungo il Tōkaidō.
- 1624-1643 (era Kan'ei) Fissazione del numero di portatori e cavalli per ogni stazione di posta dei *gokaidō*.
- 1632 Lo *han* di Aizu rinnova e lastrica in pietra il Shirakawakaidō
- 1635 Promulgazione del *Buke shohatto* che porta, fra le altre cose, all'istituzione del *sankin kōtai* e al divieto di costruzione di barriere private da parte dei *daimyō*.
- 1647 Lo *han* di Okayama rinnova completamente il tratto di Chūgokuji compreso nei suoi domini.
- 1655 Costruzione del passo di Satta.
- 1659 Le strade principali vengono poste sotto il controllo diretto del magistrato delle Strade, il *dōchū bugyō*.
Semplificazione procedure di richiesta dei permessi per le donne.
Primo tentativo di divieto riguardo alle *meshimori onna*.
- 1650 Primo *Okagemairi* verso il grande santuario di Ise.
- 1661 regolamentazione degli addetti al rilascio dei permessi di viaggio.
- 1666 Divieto per le lavoratrici presso *hatagoya* e *chaya* di indossare abiti di tessuti diversi da lino e cotone.
- 1705 Secondo *Okagemairi*.
- 1715 Divieto ai *chaya* di fornire servizi di alloggio ai viaggiatori.
- 1716 Riforma dei nomi delle strade principali:
Nikkōkaidō, Ōshūkaidō e Kōshūkaidō diventano Nikkōdōchū, Ōshūdōchū e Kōshūdōchū.
Viene cambiato il secondo carattere del nome Nakasendō, passando da 中仙道 a 中山道, in contrapposizione al carattere 海 presente nel nome del Tōkaidō.
- 1718 Promulgazione del regolamento che limita il numero delle *meshimori onna* presso le *hatagoya* ad un numero massimo di due per esercizio commerciale.
- 1762 Promulgazione di un decreto mirato alla salvaguardia dei filari lungo le strade.
- 1771 Terzo *Okagemairi*.
- 1802-1822 Periodo di pubblicazione *Tōkaidōchū hizakurige*, di Jippensha Ikku.
- 1810 Pubblicazione del volumetto di consigli di viaggio *Ryokō yōjinshū*, di Yasumi Roan.

- 1813-1822 Periodo di pubblicazione *Zoku hizakurige*, di Jippensha Ikku.
- 1813-1833 Periodo di pubblicazione *Muda kane no waraji*, di Jippensha Ikku.
- 1822 Fondazione dell'associazione di locande Naniwakō.
- 1824 Divieto per i *daimyō* di fermarsi a dormire da strutture diverse da *honjin* ufficiali.
- 1830 Quarto *Okagemairi*. Fondazione dell'associazione Santokō.
- 1833-1834 Pubblicazione della serie di stampe *Tōkaidō gojūsan tsugi* nell'edizione Hōeidō, di Utagawa Hiroshige.
- 1835-1837 Pubblicazione della serie *Kisokaidō rokujūkyū tsugi*, di Utagawa Hiroshige.
- 1855 Fondazione dell'associazione Azumakō.

ELENCO DEI TERMINI GIAPPONESI USATI E DEI LORO RELATIVI KANJI

<i>aitai chinsen</i> : 相对賃銭	<i>karuki</i> : 軽き
<i>aratame oba</i> : 改めおば	<i>kasa</i> : 笠
<i>aratame onna</i> : 改め女	<i>katsu</i> : 下賜
<i>bakufu</i> : 幕府	<i>kawadome</i> : 川留め
<i>bansho</i> : 番所	<i>kawagoshi ninsoku</i> : 川越し人足
<i>bushi</i> : 武士	<i>ken</i> : 間
<i>chaya</i> : 茶屋	<i>kichin'yado</i> : 木賃宿
<i>chaya shūraku</i> : 茶屋集落	<i>kō</i> : 講
<i>chō</i> : 町	<i>kokkeibon</i> : 滑稽本
<i>daikan</i> : 代官	<i>kōri bugyō</i> : 郡奉行
<i>daimyo</i> : 大名	<i>kōsatsuba</i> : 高札場
<i>dango</i> : 団子	<i>kuchidome bansho</i> : 口留番所
<i>daisankō</i> : 代参講	<i>kyakuhiki</i> : 客引き
<i>dōchū bugyō</i> : 道中奉行	<i>Kyōto shoshidai</i> : 京都所司代
<i>dōchū tegata</i> : 道中手形	<i>machi bugyō</i> : 町奉行
<i>fudai daimyō</i> : 譜代大名	<i>makidai</i> : 薪代
<i>fusuma</i> : 襖	<i>meibutsu</i> : 名物
<i>genkan</i> : 玄関	<i>meisho</i> : 名所
<i>goningumi</i> : 五人組	<i>meshimori hatagoya</i> : 飯盛り旅籠屋
<i>gotenma no sadame</i> : 御伝馬之定	<i>meshimori onna</i> : 飯盛り女
<i>han</i> : 藩	<i>meshitaki onna</i> : 飯炊き女
<i>hatagoya</i> : 旅籠屋	<i>meshiuri onna</i> : 飯売り女
<i>hikyaku</i> : 飛脚	<i>miso</i> : 味噌
<i>hira hatagoya</i> : 平旅籠屋	<i>mitsu dōgu</i> : 三つ道具
<i>hitomi onna</i> : 人見女	<i>mitsuke</i> : 見附
<i>honjin</i> : 本陣	<i>mon</i> : 文
<i>ichirizuka</i> : 一里塚	<i>monzen machi</i> : 門前町
<i>irideppō ni deonna</i> : 入鉄砲に出女	<i>monzeki</i> : 門跡
<i>Ise ogakemairi</i> : 伊勢お蔭参り	<i>moto chinsen</i> : 元賃銭
<i>jisha bugyō</i> : 寺社奉行	<i>namiki</i> : 並木
<i>kakikae tegata</i> : 書替手形	<i>nanro</i> : 難路
<i>kanjō bugyō</i> : 勘定奉行	<i>nansho</i> : 難所
<i>kanme</i> : 貫目	<i>niurichaya</i> : 煮売り茶屋

nōson kabuki : 農村歌舞伎
nukemairi : 抜け参り
okagemairi : 御蔭参り
omiyage : お土産
omoki : 重き
onna no michi : 女の道
onsen : 温泉
ōrai kitte : 往来切手
ōrai tegata : 往来手形
orusui : 御留守居
osadame chinsen : 御定賃銭
osadame jinba : 御定人馬
oshi : 御師
ri : 里
rōjū : 老中
rōnin : 浪人
sakaime bansho : 境目番所
sankin kōtai : 参勤交代
seitaishōgun : 征夷将軍
sekisho : 関所
sekisho tegata : 関所手形
sengoku daimyo : 戦国大名

shaku : 尺
shinōkōshō : 土農工商
shinpan : 親藩
shōgun : 将軍
shoinzukuri : 書院造り
shukuba : 宿場
shukuba machi : 宿場町
shukueki : 宿駅
shukueki seido : 宿駅制度
tachiba chaya : 立場茶屋
tenma shuinjō : 伝馬朱印状
tenma tegami : 伝馬手紙
tenma tsugitate : 伝馬継立
tomeonna : 留め女
ton'yaba : 問屋場
tororojiru : とろゝ汁
uchi bansho : 内番所
waki kaidō : 脇街道
waki ōkan : 脇往還
wakihonjin : 脇本陣
waraji : 草鞋
yadohiki : 宿引き

ELENCO DEI NOMI CITATI E DEI LORO RELATIVI KANJI

Aizu : 会津	era Kyōwa : 享和
Alpi giapponesi : 日本アルプス	era Kasei : 化政
Aomori : 青森	ere Shōtoku : 正徳
attraversamento di Imakiri : 今切の渡し	fiume Abe : 安倍川
Azumakō : 東講	fiume Banyū : 馬入川
baia di Ise : 伊勢湾	fiume Fuji : 富士川
barriera di Arai : 新居関所	fiume Ōi : 大井川
barriera di Hakone : 箱根関所	fiume Okitsu : 興津川
barriera di Imakiri : 今切関所	fiume Rokugō : 六郷川
barriera di Kega : 気賀関所	fiume Sakawa : 酒匂川
barriera di Kiso Fukushima : 木曾福島関所	fiume Seto : 瀬戸川
barriera di Sakai : 堺関所	fiume Tenryū : 天竜川
barriera di Sekigawa : 関川関所	Gokaidō : 五街道
barriera di Sengokugahara : 仙石原関所	<i>Gotōkereiō</i> : 御当家令条
barriera di Tanigamura : 谷ヶ村関所	grande santuario di Ise : 伊勢大神宮
barriera di Usui : 碓氷関所	Hakone <i>shichitō</i> : 箱根七湯
barriera di Yagurasawa : 矢倉沢関所	<i>han</i> di Aizu : 会津藩
barriera Kawamura : 川村関所	<i>han</i> di Iida : 飯田藩
Buke shohatto : 武家諸法度	<i>han</i> di Okayama : 岡山藩
Chikuzen : 筑前	<i>han</i> di Kaga : 加賀藩
Chūgokuji : 中国路	<i>han</i> di Kōfu : 甲府藩
clan Gohōjō : 後北条氏	<i>han</i> di Suwa : 諏訪藩
clan Mōri : 毛利氏	<i>han</i> di Takatō : 高遠藩
clan Odawara Hōjō : 小田原北条氏	Himekaidō : 姫街道
clan Shimazu : 島津氏	Henro : 遍路
codice Ritsuryō : 律令性	Hokkokuji : 北国路
Echigo : 越後	Hokurikudō : 北陸道
Edo : 江戸	Honshū : 本州
<i>Edo meisho zue</i> : 江戸名所図会	Honzakadōri : 本坂通り
era Bunka : 文政	Ise : 伊勢
era Bunsei : 文化	<i>Ise monogatari</i> : 伊勢物語
era Kan'ei : 寛永	Iseji : 伊勢路
era Kyōhō : 享保	Jippensha Ikku : 十返舎一九
	Kansai : 関西

Kantō : 関東
Kisokaidō rokujūkyūgi no uchi : 木曾街道六十九次之内
Kitahachi : 喜多八 o anche 北八
Kōfu : 甲府
Konpira : 金毘羅
Kōshūdōchū : 甲州街道
Kyōtō : 京都
Kyūshū : 九州
lago Biwa : 琵琶湖
lago Hamana : 浜名湖
Matsuo Bashō : 松尾芭蕉
Matsuya Jinshirō : 松屋甚四郎
Miyajima : 宮島
Mibudōri : 壬生通り
michihashi bugyō : 道橋奉行
Minoji : 美濃じ
Mitosakuradō : 水戸佐倉道
Mudashugyōkanenowaraji : 方言修行金草鞋
Nagano : 長野
Nagoya : 名古屋
Nakasendō : 中山道
Naniwagumi : 浪花組
Naniwakō : 浪花講
Nihonbashi : 日本橋
Nikkō onaridō : 日光御成り道
Nikkōdōchū : 日光道中
Oda Nobunaga : 織田信長
Odawara : 小田原
Ōmi : 近江
Ōsaka : 大坂
Ōshūdōchū : 奥州道中
passo di Hakone : 箱根峠
passo di Honzaka : 本坂峠
passo di Satta : サッタ峠
passo di Suzuka : 鈴鹿峠
periodo Azuchi Momoyama : 安土桃山時代
periodo Edo : 江戸時代
periodo Kamakura : 鎌倉時代
periodo Muromachi : 室町時代

periodo Nara : 奈良時代
periodo Sengoku : 戦国時代
periodo Tokugawa : 徳川時代
Reiheishikaidō : 例幣使街道
Ryokō yōjinshū : 旅行用心集
Saikoku : 西国
Saikokukaidō : 西国街道
San'yōdō : 山陽道
Sanjō daibashi : 三条大橋
Santokō : 三都講
Sayaji : 佐屋路
Sekigahara : 関ヶ原
Sendai : 仙台
Shikoku : 四国
Shirakawa : 白川
Shirakawakaidō : 白川街道
stazione di Agematsu : 上松宿
stazione di Arai : 新居宿
stazione di Fukuroi : 袋井宿
stazione di Goyu : 御油宿
stazione di Hakone : 箱根宿
stazione di Kuwana : 桑名宿
stazione di Maisaka : 舞阪宿
stazione di Mariko : 丸子宿
stazione di Mishima : 三島宿
stazione di Miya : 宮宿
stazione di Odawara : 小田原宿
stazione di Okazaki : 岡崎宿
stazione di Okitsu : 興津宿
stazione di Shimosuwa : 下諏訪宿
stazione di Suhara : 須原宿
stazione di Tsumago : 妻籠宿
stazione di Yokkaichi : 四日市宿
stazione di Yoshiwara : 吉原宿
stazione di Yui : 由比宿
Tōdaiji : 東大寺
Tōkaidō : 東海道
Tōkaidōchū hizakurige : 東海道中膝栗毛

Tokaidō gojūsantsugi no uchi: 東海道五十三次之内

Tokugawa Hidemitsu : 徳川秀光

Tokugawa Hidetada : 徳川秀忠

Tokugawa Ieyasu : 徳川家康

Tōsandō : 東山道

Tōshōdaigongen : 東照大権現

Tōshōgū : 東照宮

Toyotomi Hideyoshi : 豊臣秀吉

Uesugi Kenshin : 上杉謙信

Utagawa Hiroshige : 歌川広重

Utsunomiya : 宇都宮

valle del Kiso : 木曾谷

Yajirobei : 弥次郎兵衛

Yasumi Roan : 八隅芦庵

Zenkōji : 善光寺

Zenkōjidō : 善光寺道

Zoku hizakurige : 続膝栗毛

BIBLIOGRAFIA

OPERE IN LINGUA GIAPPONESE

AOKI Kōichirō, *Edo shomin no tanoshimi* (I divertimenti della gente di Edo), Tōkyō, Chūō Kōron Shinsha, 2006.

青木宏一郎、『江戸庶民の楽しみ』、東京、中央公論新社、2006。

ARAI Hideki, SAKURAI Kunio, SASAKI Kenichi, SATŌ Michio *hen*, *Nihonshi Kobyakka "kōtsū"*, Tōkyō, Tōkyōdō Shuppan, 2001.

荒井秀規、櫻井邦夫、佐々木虔一、佐藤美智男編、『日本史小百科〈交通〉』、東京、東京堂出版、2001。

BONPEI *hen*, *Edo no tabi to kōtsū - "dōchū" ga wakaru* (I viaggi e la circolazione di (periodo) Edo - capire "i viaggi"), Tōkyō, Gijutsu Hyōronsha, 2005.

凡平編、『江戸の旅と交通「道中」がわかる』、東京、技術評論社、2005。

FUKAI Jinzō, *Kinsei joseitabi to kaidō kōtsū* (I viaggi femminili di età premoderna e la circolazione stradale), Toyama, Katsura Shobō, 1995.

深井甚三、『近世女性旅と街道交通』、富山、桂書房、1995。

FUKAI Jinzō, *Edo no tabibitotachi* (I viaggiatori di Edo), Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 1997.

深井甚三、『江戸の旅人たち』、東京、吉川弘文館、1997。

FUKAI Jinzō, *Edo no yado - santo, kaidō shukuhaku jijyō* (Le locande di (periodo) Edo – le tre metropoli, la situazione dei pernottamenti lungo le strade), Tōkyō, Heibonsha, 2000.

深井甚三、『江戸の宿—三都・街道宿泊事情』、東京、凡平社、2000。

IKEGAMI Mayumi, *Edo shomin no shinkō to kōraku* (I culti e le escursioni della gente di Edo), Tōkyō, Dōseisha, 2002.

池上真由美、『江戸庶民の信仰と行楽』、東京、同成社、2002。

ISHIKAWA Eisuke, *Nippon no tabi - Edo tatsujin to aruku Tōkaidō* (I viaggi giapponesi, gli esperti di Edo e la camminata Tōkaidō), Kyōto, Tankōsha, 2007.

石川英輔、『ニッポンの旅—江戸達人と歩く東海道』、京都、淡交社、2007。

JIPPENSHA Ikku, *Tōkaidōchū hizakurige (ue)* (Lungo il Tōkaidō a cavallo delle proprie gambe), Asō Isoji *kōchū*, Tōkyō, Iwanami Shoten, 2005.

十返舎一九、『東海道中膝栗毛（上）』、麻生磯次校注、東京、岩波書店、2004。

KANAMORI Atsuko, *Sekishonuke Edo no onnatachi no bōken* (Le avventure delle donne di Edo che evitavano le barriere), Tōkyō, Shōbunsha, 2001.

金森敦子、『関所抜け江戸の女たちの冒険』、東京、晶文社、2001。

KANAMORI Atsuko, *Edo shomin no tabi - tabi no katachi · Sekisho to onna* (I viaggi della gente comune di Edo - le forme dei viaggi, le donne e le barriere), Tōkyō, Heibonsha, 2002.

金森敦子、『江戸庶民の旅—旅のかたち・関所と女』、東京、平凡社、2002。

KANAMORI Atsuko, *Ise mōde to Edo no tabi: dōchū nikki ni miru tabi no nedan* (Il pellegrinaggio a Ise e i viaggi di (periodo) Edo: il costo dei viaggi esaminando i diari di viaggio), Tōkyō, Bungei Shunjū, 2004.

金森敦子、『伊勢詣と江戸の旅—道中日記に見る旅の値段』、東京、文藝春秋、2004。

KANZAKI Noritake, *Edo no tabi bunka* (la cultura dei viaggi di (periodo) Edo), Tōkyō, Iwanami Shoten, 2004.

神崎宣武、『江戸の旅文化』、東京、岩波書店、2004。

KINOSHITA Ryō, *Michi to eki* (Strade e stazioni), Tōkyō, Daikōsha, 1998.

木下良、『道と駅』、東京、大巧社、1998。

KODAMA Kōta *hen*, *Tōkaidō ni* (Tōkaidō volume due), “Edo jidai zushi”, vol. 15, Tōkyō, Chikuma Shobō, 1977.

児玉幸多編、『東海道二』、江戸時代図誌、第15巻、東京、筑摩書房、1977。

KODAMA Kōta, HOGA Noboru *hen*, *Nakasendō ichi* (Nakasendō volume uno), “Edo jidai zushi”, vol. 10, Tōkyō, Chikuma Shobō, 1977.

児玉幸多編、芳賀登編、『中山道一』、江戸時代図誌、第10巻、東京、筑摩書房、1977。

KODAMA Kōta *hen*, *Nihon kōtsū shi* (Storia della circolazione giapponese), Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 1992.

児玉幸多編、『日本交通史』、東京、吉川弘文館、1992。

KONNO Nobuo, *Edo no tabi* (Viaggi di periodo Edo), Tōkyō, Iwanami Shoten, 1986.

今野信雄、『江戸の旅』、東京、岩波書店、1986。

MITSUYO Yoshinori, *Tōkaidō Futagawajuku: honjin · hatago no nokoru machi* (La stazione di posta di Futagawa, lungo il Tōkaidō: la città in cui sopravvivono lo *honjin* e le locande), Nagoya, Arumu, 2009

三世善徳、『東海道二川宿—本陣・旅籠の残る町』、名古屋、あるむ、2009。

NISHIYAMA Matsunosuke, ‘Edo bunka to chihō bunka’ (La cultura di Edo e le culture regionali), in “Kinsei 5”, *Nihon Rekishi* 13, Tōkyō, Iwanami Shoten, 1964.

西山松之助、『江戸文化と地方文化』、近世5、日本歴史13、東京、岩波書店、1964。

NISHIYAMA Matsunosuke *hen*, *Kinsei bunka no kenkyū* (studi sulla cultura premoderna), vol.4, Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 1983.

西山松之助編、『近世文化の研究』、第四巻、東京、吉川弘文館、1983。

NISHIYAMA Matsunosuke *hen*, *Kinsei fūzoku to shakai* (Usi, costumi e società del periodo premoderno), vol.5, Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 1985.

西山松之助編、『近世風俗と社会』、第五巻、東京、吉川弘文館、1985。

ŌTO Yoshifuru, YAMAGUCHI Osamu *hen*, *Tōkaidō ichi* (Tōkaidō volume uno), “Edo jidai zushi”, vol. 14, Tōkyō, Chikuma Shobō, 1976.

大戸吉古、山口修編、『東海道一』、江戸時代図誌、第14巻、東京、筑摩書房、1976。

SUGAI Yasuo, *Edo no tabi - Tōkaidō gojūsantsugi* (I viaggi del periodo Edo: le cinquantatré stazioni di posta), Tōkyō, Tōkyōbijutsu, 2001

菅井靖雄、『江戸の旅—東海道五十三次ガイドブック』、東京、東京美術、2001。

SUZUKI Shōsei, *Edo no meisho to toshi bunka* (I luoghi rinomati di Edo e la cultura cittadina), Tōkyō, Yoshikawa Kōbunkan, 2001.

鈴木章生、『江戸の名所と都市文化』、東京、吉川弘文館、2001。

TAKEBE Ken'ichi, *Michi II* (Strade volume secondo), Tōkyō, Hōsei Daigaku Shuppankyoku, 2003.

武部健一、『道II』、東京、法政大学出版社、2003。

TSUIKI Mochitaka, *Hakone no sekisho* (La barriera di Hakone), Hakone, Hakone machi Hakone-sekisho kanri jimusho, 1966.

立木望隆、『箱根の関所』、箱根町、箱根町箱根関所管理事務所、1966。

WATANABE Kazutoshi, *Tōkaidō no shukuba to kōtsu* (Le stazioni di posta e la circolazione del Tōkaidō), Shizuoka, Shizuoka Shinbunsha, 2000.

渡辺和敏、『東海道の宿場と交通』、静岡、静岡新聞社、2000。

YAGI Yōkō, *Tōkaidō meibutsu hizakurige* (I prodotti rinomati del Tōkaidō in un viaggio a piedi), Shizuoka, Shizuoka Shinbunsha, 2009.

八木洋行、『東海道名物膝栗毛』、静岡、静岡新聞社、2009。

YOSHIDA Mitsukuni *hen*, *Tōkaidō san* (Tōkaidō volume tre), “Edo jidai zushi”, vol. 16, Tōkyō, Chikuma Shobō, 1976.

吉田光邦編、『東海道三』、江戸時代図誌、第16巻、東京、筑摩書房、1976。

OPERE IN LINGUE OCCIDENTALI

AKINORI Kato, “Package tours, pilgrimage, and pleasure trips”, in Atsushi Ueda (a cura di), *The electric geisha*, traduzione in inglese a cura di Miriam Eguchi, Tōkyō, Kodansha international, 1994, pp. 51-59.

AMBROS, Barbara, *Emplacing a pilgrimage: The Ōyama cult and regional religion in early modern Japan*, Cambridge (Massachusetts), Harvard university press, 2008.

CAROLI, Rosa e GATTI, Francesco, *Storia del Giappone*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2006.

- FORMANEK, Susanne, “Pilgrimage in Edo period: forerunner of modern domestic tourism? The example of the pilgrimage to Mount Tateyama”, in Sepp Linhart e Sabine Früstück (a cura di), *The culture of Japan seen through its leisure*, Albany (NY), State university of New York press, 1998, pp. 165-194.
- JIPPENSHA Ikku, *A pied sur le Tōkaidō*, trad. di Jean-Armand Campignon, Arles, Édition Philippe Picquier, 1992.
- KAEMPFER, Engelbert, *Kaempfer’s Japan: Tokugawa culture observed*, a cura di Beatrice M. Bodart-Bailey, Honolulu, University of Hawai’i press, 1999.
- NENZI, Laura, *Excursions in identity: travel and the intersection of place, gender, and status in Edo Japan*, Honolulu, University of Hawai’i press, 2008.
- NISHIYAMA Matsunosuke, *Edo culture: daily life and diversions in urban Japan, 1600-1868*, Honolulu, University of Hawai’i press, 1997.
- TOTMAN, Conrad, *Early modern Japan*, Berkeley, University of California press, 1993.
- VAPORIS, Constantine Nomikos, *Tour of duty: Samurai, military service in Edo, and the culture of early modern Japan*, Honolulu, University of Hawai’i press, 2008.
- VAPORIS, Constantine Nomikos, *Breaking barriers: travel and the state in early modern Japan*, Cambridge (Massachusetts), Harvard university press, 1994.

ARTICOLI IN LINGUA OCCIDENTALE

- BLACKER, Carmen, “The Religious Traveler in the Edo Period”, *Modern Asian Studies*, Vol. 18, n° 4, 1984, pp. 593-608
- HOSHINO Eiki, “Pilgrimage and Peregrination: Contextualizing the Saikoku *Junrei* and the Shikoku *Henro*”, *Japanese Journal of Religious Studies*, Vol. 24, n°3-4, 1997, pp. 271-299.
- KOUAMÉ, Nathalie, “Shikoku’s Local Authorities and *Henro* during the Golden Age of the Pilgrimage”, *Japanese Journal of Religious Studies*, Vol. 24, n°3-4, 1997, pp. 413-425.
- NENZI, Laura, “Ise *sangū kondate dōchūki*, un’odissea religioso-gastronomica del periodo Edo”, *Atti del XXVI convegno di studi sul Giappone*, Torino 26-28 Settembre 2002, pp.357-370.
- NENZI, Laura, “Cultured Travelers and Consumer Tourists in Edo-Period Sagami”, *Monumenta Nipponica*, vol. 53, n°3, 2004, pp. 285-319.
- NENZI, Laura, “To Ise at All Costs: Religious and Economic Implications of Early Modern Nukemairi”, *Japanese Journal of Religious Studies*, vol. 33, n°1, 2006, pp. 75–114.
- READER, Ian e SWANSON, Paul L., “Pilgrimage in the Japanese Religious Tradition”, *Japanese Journal of Religious Studies*, Vol. 24, n°3-4, 1997, pp. 225-270.

SHINNO Toshikazu, "Journeys, Pilgrimages, Excursions: Religious Travels in the Early Modern Period", traduzione a cura di Laura Nenzi, *Monumenta Nipponica*, vol. 57, n° 4, 2002, pp. 447-471.

TRAGANOU, Jilly, "The Tokaido: scenes from Edo to Meiji Eras", *Japan Railway & Transport Review*, n° September, 1997, pp. 17-27.

VAPORIS, Constantine Nomikos, "Caveat Viator: Advice to Travelers in the Edo Period", *Monumenta Nipponica*, vol. 44, n°4, 1989, pp. 461-483.

WATKINS, Leah, "Japanese travel culture: an investigation of the links between early Japanese pilgrimage and modern Japanese travel behavior", *New Zealand Journal of Asian Studies*, vol.10, n°2, 2008, pp. 93-110.

SITOGRAFIA

<http://blogs.yahoo.co.jp/kitasan1970/43231614.html>

<http://home.h01.itscom.net/tokaido/chizu.html>

<http://homepage3.nifty.com/y-iwata/himekaidou/>

<http://www.kigasekisho.com/description01.html>

<http://www.kkg.jp/syukuba.html>

www.mlit.go.jp

www.mtl.go.jp

www.ndl.go.jp

www.ohta-jpn.com/mailmagazine4.html