

FRAMMENTI D'ORIENTE

Anno XIII - N. 1/2009 (27) Periodico dell'Istituto Italo Cinese. Redazione: Lungopo Antonelli 177, Torino
Direttore Responsabile: Mauro Pascalis Aut. Tribunale di Torino n. 5052 del 6.8.97
Poste Italiane. Spedizione in A.p. 45% - Art. 2 Comma 20/B - Legge 662/96 - D.C./D.C.I. Torino

EDITORIALE

Tra qualche giorno, il 1° ottobre, avranno luogo le celebrazioni del 60mo anniversario della Repubblica Popolare Cinese. Certo l'anniversario è di quelli importanti e quindi, anche se la crisi economica obbliga a un certo rigore, il governo di Beijing non ha voluto rinunciare ai fasti della parata militare e per l'occasione oltre ad avere richiamato come cerimoniere il regista Zhang Yimou, ha fatto restaurare il viale Chang'An dove avranno luogo i festeggiamenti. In questi giorni si stanno disponendo lungo il viale e sulla Piazza Tian'anmen ben 40 milioni di piante. Inoltre la Banca di Cina della città di Suzhou, per questa commemorazione ha fatto fondere 9 lingotti d'oro, soprannominati "Età d'oro della Cina nella prosperità" e del peso di 10 kg ciascuno. È a questi sessant'anni che FdO ha pensato di dedicare, a modo suo, alcuni articoli (altri ne seguiranno). L'intento è come sempre quello di far conoscere sempre meglio un popolo e il suo cammino lungo un sentiero di 5000 anni fatto anche di molte cadute.

Accanto alla Cina, troverete l'India. Un'India un po' particolare: quella colorata, fantasiosa e kitch di Bollywood, l'officina cinematografica dove ogni anno nascono circa 1000 film profusi di storie d'amore, di canzoni, di danze e che proiettano sullo schermo i sogni di milioni e milioni di spettatori. Buona lettura.

La magia di BOLLYWOOD

Bollywood. Che parola è? È la parola che designa la capitale dell'industria cinematografica indiana che si trova a Mumbai.

Il termine di Bollywood è stato creato combinando il nome di Bombay - l'attuale Mumbai - e quella di un altro simbolo dell'indu-

ustria cinematografica, per la precisione americana: Hollywood.

A guardarlo da vicino, però, si può notare che il cinema indiano deve ben poco all'industria americana, poiché le fonti d'ispirazione sono molto differenti.

Bollywood rappresenta tutta l'identità e tutte le aspirazioni di un popolo. Al di là dell'aspetto carico di lirismo e kitsch dei suoi film, tutto qui è fatto affinché ciascun Indiano, sia esso induista, musulmano, cristiano, sick, giainista o buddhista, sia esso nobile o intoccabile, possa proiettarsi nel film.

I costumi, le tradizioni, come pure le cerimonie religiose, fanno dunque parte del quadro, a volte qualcosa sfugge al pubblico occidentale che si trova a dover decifrare alcune scene. Il canto e la danza, molto popolare nella cultura indiana, hanno un posto molto importante nei film bollywoodiani.

La maggior parte
(continua a pag. 3)



Dal Regno della



all'Impero dell'automobile?

In materia di mezzi di trasporto, i cambiamenti sono stati così spettacolari che l'automobile ha praticamente spodestato la "piccola regina" nelle strade delle grandi città cinesi. Oggi, quello che prevale, è la vasta scelta dei modi di trasporto. Di pari passo con il rapido progresso dell'economia cinese, il numero di veicoli motorizzati aumenta a ritmo sostenuto. La gente tuttavia è sempre più in difficoltà nel farsi un'idea chiara su una questione: qual è il miglior mezzo di trasporto per arrivare a destinazione? La bicicletta, l'automobile o i trasporti pubblici?

Il mare di biciclette: un fenomeno in via di estinzione

La Cina è soprannominata il "Regno della bicicletta", ma è difficile precisare da quando e chi gliel'ha dato. Tuttavia, delle foto scattate dal celebre fotografo Wang Wenlan ne danno una spiegazione più diretta. Una di queste foto, presa nel 1991 a un incrocio della via Guangxin di Shanghai, mostra che, dopo il passaggio di un treno, dopo l'alzata delle barriere si era formato un vero mare di biciclette. Tredici anni più tardi, ritornato sul medesimo luogo, il fotografo ha notato che la lunga fila di biciclette era stata sostituita da automobili.

La stessa cosa è capitata a Beijing, la città dove risiede. Un tempo egli vi fotografava sovente il flusso ininterrotto delle biciclette

sui ponti del secondo anello, ma oggi dal suo mirino quello che vede è la circolazione intensa delle automobili. Mentre prima il secondo anello costituiva il limite esterno della città, sempre più cittadini oggi abitano al di là del terzo, quarto e anche quinto anello. Risultato: non è più raro che il luogo di lavoro si trovi a decine di chilometri da casa. Nel 2000, Wang si sentì costretto ad acquistare un'automobile. "Una delle ragioni è che io abito lontano dal mio luogo di lavoro; l'altra, è che nella circolazione dove si mescolano biciclette e veicoli motorizzati, era diventato sempre più insicuro andare in bicicletta", spiega.

La Cina ha dovuto attendere il 1950 per vedere comparire delle biciclette di fabbricazione interamente cinese. Malgrado la loro apparenza relativamente scialba, la gente era entusiasta nell'utilizzarle. In quegli anni, il trasporto pubblico non era molto sviluppato, bisognava sovente percorrere un lungo tragitto per andare a prendere l'autobus, e così la bicicletta era il mezzo più comodo.

Negli anni '60 e '70, con la macchina per cucire e l'orologio da polso, la bicicletta era uno dei tre oggetti indispensabili al momen-



to del matrimonio. Come per tutte le altre merci di quell'epoca, per procurarsi una bici occorreva "un buono", e il costo era di alcuni mesi di salario. Conseguentemente, possederne una era una cosa che faceva invidia. Alla fine degli anni '50, le cinque grandi marche nazionali *Phoenix*, *Forever*, *Flying Pigeon*, *Gold Lion* e *Five Rams* detenevano il 70% del mercato nazionale.

Nel 1979 la produzione di biciclette in Cina superava per la prima volta i 10 milioni di unità. Da allora il Paese è sempre stato al primo posto nella classifica mondiale, tanto per la produzione che per l'esportazione. Secondo le cifre fornite dall'Associazione cinese della bicicletta, in Cina attualmente esistono 470 milioni di biciclette, delle quali 50 milioni elettriche. Sebbene le marche cinesi famose abbiano ceduto terreno alle marche multinazionali come *Emmelle* e *Giant* e le biciclette siano divenute più leggere e confortevoli, poco a poco coloro che scelgono la

bicicletta come mezzo di trasporto sono sempre meno numerosi. A metà degli anni '90 il numero dei veicoli motorizzati era talmente aumentato che era sempre più frequente vederli occupare le piste ciclabili. Peggio ancora, in alcune città come Shenzhen, queste vie ciclabili sono scomparse.

L'acquisto annuale di biciclette in Cina si è attualmente stabilizzato intorno ai 22 milioni di unità. Con l'aggravarsi dei problemi ambientali e l'intasamento del traffico rispuntano i vantaggi della bicicletta. Un funzionario del Ministero della Costruzione ha affermato che è importante che la Cina mantenga il suo titolo di "Regno della bicicletta" e il Ministro si oppone fermamente a qualsiasi restrizione all'uso delle classiche due ruote. Una rete di vie ciclabili è in costruzione o in preparazione in otto città, quali Beijing, Shanghai, Hangzhou, Zhengzhou, Jinan, Wuhan, Changzhou and Sanya.

Verso un'era dell'automobile privata?

Nel 1958, la fabbrica d'automobili N. 1 (FAW) ha commercializzato la *Hongqi* (*Bandiera Rossa*), la prima automobile di marchio cinese interamente progettata e prodotta in proprio. Fino al 1981, anno in cui ha cessato di produrle, ne aveva fabbricato 1510 (millecinquecentodieci!). Prima del 1979 in Cina l'automobile era riservata ai quadri di un certo livello e i privati non avevano il diritto di possederne.

In quel periodo in Cina

il numero di automobili per 1000 abitanti era inferiore a 0,5, numero che la collocava all'ultimo posto nel mondo.

L'onore di essere la prima vettura privata ad aver fatto furore in Cina spetta alla FIAT 126P, importata dalla Polonia nel 1984 (ricordo infatti, durante un mio soggiorno nella città di Guiyang, nel Guizhou, che quasi tutti i taxi erano delle 126). Nel 1986 costava 7000 yuan. Agli inizi, quest'auto era sinonimo di ricchezza; ma con la comparsa di altre marche negli anni '90, si è decretata la scomparsa delle 126.

A metà degli anni '80, si sono stabilite in Cina tre imprese automobilistiche a capitale misto: *Beijing Jeep*, *Shanghai Volkswagen* e *Guangzhou Peugeot*. In seguito, nel 1994 il governo cinese ha iniziato a incoraggiare l'acquisto di vetture da parte dei privati e alcuni modelli potevano costare circa 100.000 yuan. Tra questi i principali modelli auto-

mobili private erano *Santana*, *Jetta*, *Fukang* et *Xiali*. Consumatori più ricchi preferivano modelli di lusso come Rolls Royce o Ferrari, a dispetto dell'alto dazio d'importazione (ben 220%).

L'entrata della Cina nel WTO nel 2001 ha permesso la crescita folgorante del settore automobilistico cinese. Dal 2006 la Cina ha preso il posto del Giappone diventando il secondo più grande mercato di consumo di automobili nuove nel mondo, subito dopo gli Stati Uniti ed era terza solo al Giappone e agli Stati Uniti per la produzione. Contrariamente alle previsioni fatte al momento della sua adesione al WTO, nel 2006 i veicoli di fabbricazione cinese rappresentavano il 95% del mercato interno. Secondo i dati dell'Ufficio Nazionale di Statistica, in Cina, alla fine del 2008, i veicoli a motore ammontavano a 64.670.000, dei quali quasi 20 milioni di auto private.

Secondo Dong Yang, vice presidente esecutivo dell'Associazione dei produttori di automobili in Cina, attualmente in Cina il rapporto auto per abitante non è elevato, poiché è inferiore a 50 veicoli ogni mille abitanti, contro i 750 negli Stati Uniti e una media mondiale di 120. A lungo termine, il mercato automobilistico cinese dovrebbe svilupparsi in modo continuo e rapido.

D'altro canto, a causa della saturazione delle vie di circolazione urbane e la crescita ininterrotta del numero di veicoli a motore, la velocità media nelle grandi città è passata dai 30/40 km/h degli anni '80 ai meno di 20 km/h di oggi.

Secondo le stime del professore Ouyang Ming, direttore del Dipartimento di Ingegneria Automobilistica dell'Università Qinghua di Beijing, benché la media di veicoli per persona in Cina non rappresenti che un terzo del livello medio mondiale, il consumo annuale di combustibile (benzina e gasolio) rappresenta quasi il 60% del totale del petrolio raffinato nel Paese. Se il ritmo attuale di crescita si mantenesse, nel 2020 la Cina dovrebbe contare oltre 150 milioni di veicoli a motore e il consumo annuale di combustibile oltrepassare i 250 milioni di tonnellate. In altre parole, la contraddizione tra l'enorme domanda e i ben conosciuti problemi energetici, rischia di essere di gran lunga maggiore. A questo proposito, il Prof. Li Jingwen, dell'Accademia Cinese di Ingegneria, stima che le vetture private non potranno essere il principale mezzo di trasporto in Cina: sono le risorse e l'ambiente a determinare questa scelta.

Il trasporto pubblico: grandi cambiamenti

Il trasporto pubblico di Beijing risale agli inizi del XX secolo. Nonostante ciò nel 1949, anno della nascita della Repubblica Popolare Cinese, il Paese possedeva solamente sette linee di autobus. Risale al 1956 il primo filobus cinese, poi, alla fine degli anni '50, sono stati introdotti degli autobus Skoda. Agli inizi dei successivi anni '60, a causa della penuria di benzina veniva installato sul tetto degli autobus un serbatoio di gas di

carbone, utilizzato come combustibile. Inoltre, poiché il numero di autobus era limitato, questi nelle ore di punta erano sempre pieni all'inverosimile.

Nel 2007, grazie a una sovvenzione del governo municipale, Pechino ha proceduto a una riforma completa dei mezzi di trasporto pubblico, offrendo una serie di vantaggi ai suoi utenti. Così, per oltre la metà delle linee di autobus, una corsa semplice costa solo 0,4 yuan (circa 4 eurocent) o 0,2 yuan per i possessori della carta studenti; alcune linee hanno anche un prezzo più vantaggioso di 30 anni fa. Inoltre, l'abbonamento è valido su oltre 600 linee, il trasporto è gratuito per gli over 65 e la metropolitana costa soltanto 2 yuan contro i 3 di prima. Il governo municipale ha dovuto sbloccare 4,15 miliardi di yuan per l'applicazione di tali misure.

Quest'anno segna tre date importanti per i trasporti in Cina: 40° anniversario dell'apertura della prima linea di metropolitana cinese; il 20° anniversario della costruzione delle metropolitane di Shanghai e Guangzhou (Canton); il 10° anniversario della fabbricazione del primo sistema di trasporto urbano su rotaia. Attualmente, oltre a Beijing, Shanghai e Guangzhou, anche altre città, come Tianjin, Changchun, Dalian, Chongqing, Wuhan, Shenzhen e Nanjing, possiedono una metropolitana.

Alla fine del 2008, la lunghezza totale del trasporto urbano su rotaie in Cina ha raggiunto i 775,6 km.

Per la fine del 2009 il governo municipale di Beijing prevede che il 38% degli spostamenti si effettuerà con trasporto pubblico, contro il 60/80% delle grandi città dei Paesi sviluppati. Malgrado i suoi 20.000 autobus e le otto linee di metropolitana in servizio, che coprono 200 km, Beijing si caratterizza sempre per una circolazione congestionata nelle ore di punta. La capitale cinese prosegue il suo veloce sviluppo e la sua rete di trasporti tenta di tenerne il passo.



AVVISO AI LETTORI

Finora l'invio di **FRAMMENTI D'ORIENTE** (circa 2000 copie per numero) è stato gratuito. È nostra intenzione continuare a farlo, inviandolo però, a causa degli alti costi di spedizione, solamente a coloro realmente interessati.

A chi desiderasse quindi continuare a ricevere **FdO** chiediamo di darne conferma telefonando allo 011.8980406 oppure scrivendo per e-mail (mail@tuttocina.it)

(continua da pag.1)

dei film indiani ha delle scene con delle coreografie calcolate al millimetro e accompagnate da canzoni integrate alla sceneggiatura, gran parte delle scene sono girate in modo o da far avanzare la trama del film o, al contrario, sono estemporanee (è spesso il caso di quando un attore o un'attrice celebre appare in qualità di « guest star » giusto il tempo della canzone).

Non bisogna stupirsi se in questi film si vedono apparire le piramidi, le Alpi Svizzere e altri paesaggi tipicamente non indiani; non si deve dimenticare che lo scopo è di far viaggiare lo spettatore, ed ecco perché alcune scene sono girate in luoghi paradisiaci fuori dell'India.

In India si va al cinema con la famiglia ed è per questo che nei film rivolti al grande pubblico non appare nessuna scena d'amore né alcun bacio appassionato, poiché sarebbe estremamente sconveniente e imbarazzante assistere a questo genere di scene in compagnia dei propri familiari.

E, anche se da questo lato l'India di oggi tende ad una più grande libertà e le giovani generazioni si mostrano più audaci, questo modo di fare i film resta come una sorta di tradizione molto radicata.

D'altro canto però, se si considera l'evoluzione dei costumi e, soprattutto, il fatto che gli sceneggiatori si ispirano a temi più occidentali, a volte facendone addirittura dei remake, non bisogna più stupirsi se vi sono scene in cui le attrici indiane lasciano cadere il sari o che le scene sensuali, suggerite solamente qualche anno fa, invadano il grande schermo senza alcun pudore e siano ormai parte integrante del cinema indiano.

Bollywood è un cinema totalmente a se stante, che a noi occidentali fa desiderare di scoprire, al di là dei pregiudizi, un mondo ricco di cultura cosparsa di sapore indiano.

Al giorno d'oggi gli studios di Bollywood sono i più importanti al mondo non solo per il numero di film girati ma anche, da circa una decina d'anni, per qualità delle opere che vi sono create. Mumbai è anche un centro importante per la produzione e l'edizione dei film indiani.

I film bollywoodiani rispettano codici molto particolari, si rivolgono a un pubblico vastissimo e devono essere compresi da tutto un popolo i cui valori cambiano da una casta all'altra. Il cinema fa realmente parte della cultura indiana, tutti vanno al cinema.

Inoltre, con questi film gli Indiani possono evadere dal loro quotidiano. Essi sono infatti una sapiente miscela di ingredienti ben dosati: quel tanto che occorre di morale, di amore, di passione, di gioia, di musica, di canti, di danza e di suspense. È per questo motivo che vengono chiamati film *Masala* (il termine indiano *Masala* identifica il miscuglio di spezie conosciuto in occidente come curry).

Breve storia del cinema in India

In India, il cinema vede la luce il 7 luglio 1896 con la proiezione di sei cortometraggi dei fratelli Lumière nell'hôtel Watson di Bombay. Nel 1912, Dadasaheb Phalke, con-

siderato come il padre del cinema indiano, gira il primo film di fantasia, *Raja Harishchandra*, un episodio del Mahābhārata che è presentato alla stampa e a qualche invitato il 21 aprile 1913. Il film, che il realizzatore medesimo porta di villaggio in villaggio, conoscerà un enorme successo.

Verso il 1920, l'industria cinematografica indiana produce una trentina di film all'anno. Sin dagli anni Trenta e dalla comparsa del sonoro, la produzione oltrepassa i 200 film. Nel 1931, *Alam Ara*, con i suoi dialoghi in hindi e le sue sette canzoni, è il modello di ciò che diventerà la maggior parte della produzione indiana. E, grazie al gioco del rilancio, l'anno successivo il film *Indrasabha* conterrà ben 71 canzoni.

Una cosa notevole è la rapida diffusione dei film sonori in tutta l'India e in tutte le « lingue filmate », *Ayodhyecha Raja* (1932) in marathi, *Narasinh Mehta* in gujarati (1932), *Dhurykumar* in kannada (1934), *Sita Bibaha* in oriya (1934), *Joymati* in assamese (1935), *Sheila* in punjabi (1935) e *Balan* in malayalam (1938).



Il cinema indiano conosce un certo successo internazionale con l'uscita di *Pather Panchali* del regista bengali Satyajit Ray nel 1955. Satyajit Ray, che ha ricevuto un oscar per la carriera nel 1995, poco prima della sua scomparsa, è considerato come uno dei più grandi registi di tutti i tempi.

Negli anni Cinquanta, il cinema indiano conosce un'età d'oro, con dei registi che diventeranno dei classici, come Raj Kapoor, o Guru Dutt. Ma le porte del mercato internazionale non si aprono veramente che all'inizio degli anni 2000, grazie al successo di *Lagaan* e di *Devdas*, due produzioni curate. Nel maggio 2006, il distributore Eros fa la sua entrata alla Borsa di Londra.

L'India è il primo produttore mondiale per numero di film all'anno – ben 1200 nel solo 2002 – anche se la maggior parte di essi è un fiasco commerciale (generalmente solo il 5% dei film risulta essere veramente redditizio).

I film indiani si differenziano in maniera si-

gnificativa da qualsiasi altro genere di film nel mondo. La maggior parte di essi è melodrammatica e di lunga durata ma nonostante ciò il cinema indiano si presenta come un temibile concorrente per il cinema hollywoodiano.

La musica *filmi* (musica popolare composta appositamente per il cinema indiano) ha un ruolo significativo nel cinema indiano, assumendo una parte del supporto narrativo, favorendo la sintesi delle sceneggiature, facilitando la partecipazione del pubblico a ciò che il cinema deve essere: una festa tanto per gli occhi quanto per le emozioni.

I cinema indiani

La diversità delle lingue e dei riferimenti culturali in India ha favorito lo sviluppo di un cinema vario. Si fa riferimento a volte all'industria cinematografica indiana con nomi differenti a seconda delle regioni.

Bollywood identifica l'industria cinematografica in *hindi* e *urdu*, con base a Mumbai. I film di Bollywood sono diffusi in tutta l'India e si esportano nel mondo intero.

I film in *marathi* sono prodotti a Mumbai e a Pune.

Quelli in *tamil* provengono dagli studi di Kodambakkam, un sobborgo di Chennai. Questa produzione, popolarissima, viene generalmente designata con il termine *Kollywood*.

Ugualmente apprezzato da un vasto pubblico, il cinema *bengali* è realizzato nella regione di Kolkata.

I film in lingua *kannada* sono prodotti a Karnataka.

Quelli in *telugu* a Hyderâbâd.

E quelli in *malayalam* nel Kerala.



Per meglio comprendere alcuni gesti e alcuni rituali che si possono vedere sovente nei film di Bollywood, eccovi una piccola guida.

Cosa vuol dire quando una persona volteggia le mani sopra o dietro la testa

di un'altra persona?

Con questo gesto si vuole togliere il "malocchio", manifestando la volontà di prendere su di sé qualsiasi male possa toccare ad esempio una sposa. È anche un modo per esprimere l'ammirazione per la sua bellezza (talmente sfolgorante e il suo matrimonio così propizio che sicuramente provocherà gelosia e invidie).



Cosa vuol dire una persona quando mette del kajal sulla guancia di un'altra persona?

Quando una persona è particolarmente bella, la credenza vuole che ciò sia fonte di molta gelosia.

Mettere un punto nero (spesso con il kajal) sul viso come "difetto" serve ad allontanare il malocchio che potrebbe invece essere attirato dalla sua perfezione. Questo viene fatto solitamente ai bambini molto piccoli. Anche le donne a volte si applicano un punto nero (che noi occidentali leggiamo come un neo di bellezza) quando indossano abiti particolarmente eleganti.

I danzatori di Bharatanatyam, ad esempio, ne porteranno uno in occasione di qualche loro rappresentazione.

Cosa vuol dire quando una persona volteggia un lume sopra un vassoio?

Abitualmente questo capita in alcuni film in due contesti differenti: salutando un invitato e adorando Dio.

Nel secondo caso, si volteggia con movimenti circolari una lampada, o un piatto in cui sta bruciando del burro chiarificato (*ghee*) attorno all'immagine di una deità (la cerimonia si chiama *aarti*). La persona volteggia il piatto e fa un'offerta a Dio.

Spesso sul piatto vi sono anche delle caramelle che, dopo essere state offerte a Dio vengono nuovamente offerte ai fedeli come nutrimento sacro (in hindi *prashad*).

Il piatto viene volteggiato davanti alle persone come atto di riconoscimento del sacro nelle effigi o immagini. Poiché gli invitati

sono considerati come sacri, salutarli in questo modo vuol dire onorarli in quanto invitati

Perché alcune persone toccano i piedi?

Nella cultura indiana, i piedi sono considerati come la parte più sporca del corpo poiché perennemente in contatto con il suolo (la testa invece è quella più pura).

Di conseguenza, quando si rispetta enormemente qualcuno, toccargli i piedi è contemporaneamente un onore e un segno di grande umiltà.

Questo segno di rispetto è particolarmente accordato ai fratelli maggiori o ai capi religiosi, i quali risponderanno toccandone la testa, gesto che equivale ad una benedizione. A volte dopo aver toccato i piedi di una persona si portano le mani al cuore. Questa pratica viene chiamata *ashriwat*.

Perché a volte alcune persone si tirano le orecchie?

Capita a volte di vedere (molto più di frequente nei film) qualcuno che, con uno sguardo contrito, si tira le orecchie. Non è un gesto di masochismo bensì un modo per esprimere le proprie scuse, una sorta di dimostrazione di pentimento.

Cosa vuol dire una persona quando congiunge i palmi delle proprie mani?

Certamente tutti avranno visto almeno una volta in un film un Indiano che incontrando un'altra persona giunge i palmi delle mani (posizione *anjali*) dicendo "namasté" o "namaskar".



Esistono diversi significati per il *namasté*. Quando si saluta con le mani in posizione *anjali* sopra la testa, si saluta Dio; con le mani davanti al viso si saluta la guida spirituale o il maestro, con le mani davanti al petto si salutano i nostri simili.

Potrebbe essere tradotto con "Saluto il sole che è in voi" o "Saluto il divino in voi".

Il gesto (o *mudra*) di *namasté* è dunque un

gesto effettuato congiungendo i palmi delle mani davanti al cuore e inclinando leggermente la testa. Più semplicemente, è accettato come un umile saluto venuto direttamente dal cuore spoglio di qualsiasi cattivo pensiero.

Si può dire che per i non iniziati questo equivale a una stretta di mano, ma unire i propri palmi suggerisce un maggiore rispetto che una semplice stretta di mano.

L'insieme del gesto del *namasté* si svolge su tre livelli: mentale, fisico e verbale.

Il semplice atto fisico del *namasté* è in realtà molto ricco di simbolismo. Innanzitutto la buona esecuzione del *namasté* esige che le cinque dita della mano sinistra coincidano esattamente con le dita della mano destra.

L'importanza di questo semplice gesto regge l'insieme della nostra vita attiva. Le cinque dita della mano sinistra rappresentano i cinque sensi del *karma* e quelli della mano destra i cinque organi della conoscenza. Conseguentemente vuol dire che il nostro *karma* deve essere in armonia e che è retto dalla dirittura e la conoscenza, incitandoci a pensare e ad agire correttamente.

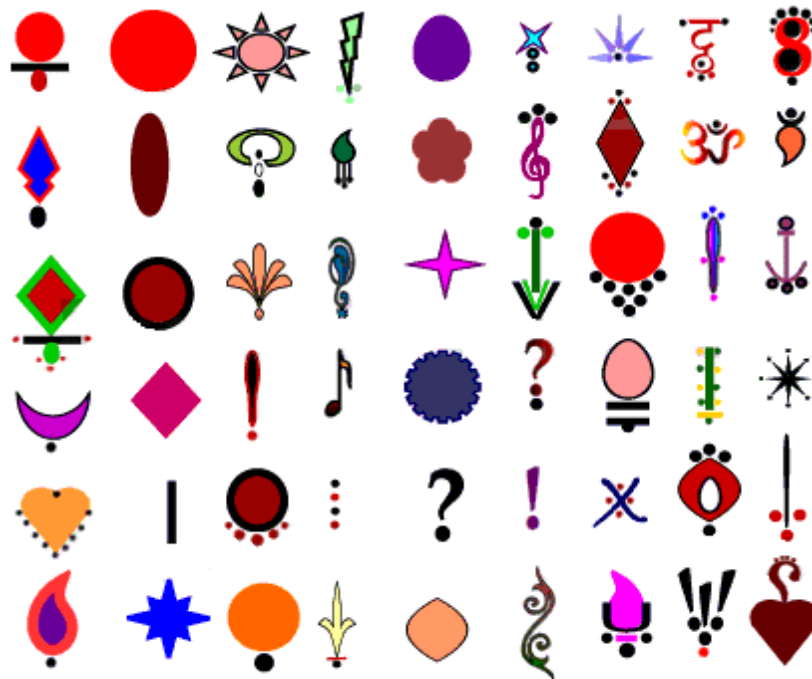
Combinando le cinque dita di ciascuna mano si raggiunge un totale di dieci. Il numero dieci è simbolo di perfezione, di misticismo, del compimento e dell'unità.

Ciò è vero per tutte le tradizioni antiche. Dieci è il numero dei comandamenti rivelati a Mosè da Dio. Nel sistema di Pitagora dieci era un simbolo di tutta la creazione.

Che significato ha il punto rosso (bindi) sulla fronte?

Alcuni affermano che il punto rosso in mezzo alla fronte sia segno di matrimonio, anche se viene portato ugualmente da donne nubili e uomini.

Gli Indù danno una grande importanza a questo segno ornamentale sulla fronte situato tra le sopracciglia – un punto considerato come un punto importante nel corpo umano



Vari tipi di bindi

dai tempi antichi.

Conosciuto anche come *tika*, *pottu*, *sindoor*, *tilak*, *tilakam* o *kumkum*, un *bindi* è abitualmente un piccolo o grande segno rotondo fatto sulla fronte come ornamento.

Un punto rosso sulla fronte è un segno di buon auspicio per il matrimonio e garantisce lo status e la santità sociale dell'istituzione del matrimonio.

La sposa indiana fa un passo sopra la soglia della casa del marito, vestita con abiti e gioielli scintillanti nonché con un *bindi* rosso sulla fronte che dovrebbe portare prosperità e concederle lo status di custode del benessere della famiglia e della progenie.

Altri affermano che sia un simbolo che rappresenta un punto di energia, o *chakra*, situato tra e leggermente sopra gli occhi. Ognuno ha un parere diverso sul *bindi*? Ma

una cosa è certa, sono diventati una moda e che tutte le donne, di qualsiasi ambiente o qualsiasi origine lo portano come un gioiello...

Come applicarlo

Il *bindi* tradizionale è principalmente rosso o marrone ma può essere anche di altri colori. Viene applicato un pizzico il polvere vermiglia abilmente con la punta del dito. Per aiutarsi vengono impiegati anche piccoli dischi circolari. In primo luogo si applica una pasta collante di cera nello spazio vuoto del disco. Questo viene allora coperto di *kumkum* o vermiglione quindi il disco viene rimosso per ottenere un perfetto *bindi* rotondo.

Fenomeno di moda

Ai nostri giorni, con la moda che cambia, le donne cercano tutti i tipi di forme e concezioni. A volte è una linea retta verticale o un

ovale, un triangolo o una miniatura artistica (*alpana*), fatta con un sottile bastoncino inclinato, spolverato con polvere d'oro e d'argento, tempestato di perle e incrostato di pietre brillanti. L'arrivo del *bindi* autoadesivo, fatto di feltro con la colla su un lato, non solo ha aggiunto colori, forme e dimensioni, ma è un'alternativa alla polvere facile da utilizzare.

Oggi il *bindi* è più una dichiarazione di moda che un simbolo mistico o maritale.



LO SAPEVATE ?

- ◆ Benché nessun film indiano abbia mai vinto un Oscar, il film britannico *Slumdog Millionaire* (The Millionaire), grande vincitore agli Oscar 2009, è un omaggio al cinema di Bollywood, con una co-realizzazione di una regista indiana (Loveleen Tandan), una musica originale, un cast di star indiane e dei dialoghi in hindi.
- ◆ Molti film di Bollywood sono degli adattamenti dei film di Hollywood.
- ◆ La durata media di un film di Bollywood è di 3 ore con intervallo compreso.
- ◆ Sugli schermi indiani il bacio appassionato è proibito.
- ◆ Gli attori indiani recitano in una decina di film all'anno e hanno l'abitudine di girarne diversi contemporaneamente.
- ◆ Alcune famiglie di attori, registi e produttori indiani dominano Bollywood di padre in figlio da diverse generazioni; questi clan familiari vengono identificati con l'espressione « Le dinastie di Bollywood ».
- ◆ Il pubblico indiano è in grandissima maggioranza composto da uomini nelle sale e da donne davanti al piccolo schermo.
- ◆ La cantante indiana Lata Mangeshkar, specializzata in colonne sonore, detiene il record del più grande numero di canzoni registrate con circa 50.000 titoli, mentre il cantante più prolifico è stato Mohammed Rafi, con 26.000 titoli, dei quali 440 interpretati assieme a Lata Mangeshkar.
- ◆ Le Alpi svizzere rappresentano l'immaginario esotico degli Indiani e numerosi film le hanno scelte come location pittoresche. Esse rappresentano, spogliate da qualsiasi tensione politico-militare, un Kashmir ideale le cui verdi vallate accolgono abitualmente le giovani coppie in viaggio di nozze.

Hukou: oggetto del desiderio

In Cina, per approfittare dei vantaggi sociali di una città bisogna esservi originari. L'«*apriti sesamo*» che vi dà diritto è lo *hukou*, la carta dello stato civile. È dunque facile comprendere il problema che vivono i Cinesi che non sono cittadini di questa città e il desiderio che hanno di vedere abolita tale restrizione.

Centro finanziario della Cina, Shanghai ha recentemente suscitato la reazione del pubblico in seguito alla sua messa in applicazione di una nuova politica chiamata “conversione della carta di residenza in *hukou* locale”. È facile che un residente di Beijing o di Shanghai non ne sia originario. Se non è iscritto nel registro locale dello *hukou*, può detenere soltanto una carta di residenza locale, qualunque sia il numero di anni trascorsi da quando vi è arrivato. Le persone che non sono titolari di uno *hukou* locale sono considerate dagli abitanti del luogo come “gente di fuori”. Poiché questi ultimi non godono degli stessi diritti e vantaggi degli abitanti locali, è naturale che molti di loro desiderino che la loro carta di residenza venga convertita in *hukou* locale; tra i 19 milioni di abitanti di Shanghai, oltre 6 milioni di loro si trovano in questa situazione.

Ora, a Shanghai per esempio, le condizioni di una tale conversione sono sempre difficili da soddisfare: detenere una carta di residenza della municipalità e aver partecipato alla sicurezza sociale dei centri appartenenti alla stessa municipalità di Shanghai da almeno

vità professionale e la qualifica professionale devono andare di pari passo; e non essere inserito nel casellario giudiziario o avere altre menzioni negative.

Secondo l'ufficio preposto a tali pratiche di Shanghai, tra i primi richiedenti circa 3000 si conformavano alla condizione “sette anni trascorsi”, ma pochi possedevano gli altri requisiti. Con il tempo, le persone che potranno soddisfarli saranno sempre più.

Se i Cinesi rincorrono lo *hukou* è a causa di un sistema peculiare della Cina.

I *Regolamenti d'iscrizione dell'hukou della Repubblica Popolare Cinese* hanno cominciato ad essere applicati nel Paese nel 1958 e tale sistema di gestione dello *hukou* è tuttora in vigore. Esso si poggia su una doppia struttura: lo *hukou* rurale e lo *hukou* non rurale o urbano. Siccome il più sovente lo *hukou* simboleggia lo status, le persone “preferiscono un letto in una città che una stanza in campagna”.

La scelta è semplice: l'*hukou* è direttamente legato a un buon numero di vantaggi in materia di programmi sociali.

E poiché i programmi come l'assicurazione sociale, il benessere sociale e l'assistenza sociale sono tutti finanziati da budget locali, disporre di uno *hukou* locale significa poter approfittare dei servizi locali come l'educazione, le cure sanitarie, la sicurezza sociale ecc. In queste condizioni, può accadere che un giovane diplomato rinunci a un lavoro a salario elevato per cercare piuttosto di ottenere lo *hukou* di Pechino o di Shanghai. Altro caso: affinché il figlio possa essere facilmente ammesso in un'università situata nelle grandi città, capita che alcuni genitori non esitino a pagare salato per ottenere un *hukou*.

tra le grandi e medie città e i piccoli borghi.

Dopo trent'anni di riforme e di apertura, l'immigrazione della popolazione cinese ha ora raggiunto un picco storico. Poiché il livello di integrazione tra città e campagna si è poco a poco approfondito, ci sono sempre più persone il cui *hukou* non corrisponde più a quello che esse sono, in quanto il loro luogo di vita e di lavoro non corrisponde più a quello del loro *hukou*. Gli inconvenienti generati da questa situazione saltano agli occhi: ad esempio, al momento di regolare le formalità legate al passaporto o al matrimonio, queste persone sono obbligate a ritornare nel luogo del loro *hukou*. Conseguenza: il costo sociale è troppo elevato.

Nonostante che le richieste di abolizione del sistema dello *hukou* non siano mai cessate, la riforma si effettua lentamente. Nelle metropoli quali Beijing e Shanghai, a un certo momento è stata adottata una politica secondo la quale le persone potevano ottenere uno *hukou* locale acquistando un alloggio. Tuttavia, in seguito alla riforma della messa in mercato dell'abitazione, questa politica ha dovuto essere abbandonata. successivamente ha preso piede il sistema della carta di residenza. Ciò che preoccupa a livello governativo è che se mai i vincoli del sistema dello *hukou* fossero tolti le metropoli, che sono dotate di un alto livello di sicurezza sociale, rischierebbero di non poterne sopportare il pesante fardello.

Nel 2007 il Ministero della Sicurezza Pubblica, ha dichiarato che, allo scopo di realizzare l'uguaglianza dello status dei cittadini, la Cina avrebbe fatto progredire attivamente il sistema di gestione dello *hukou* sopprimendo poco a poco la sua duplice struttura. A questo titolo, sin dal 2003, una riforma-prova era stata condotta su scala locale. In 13 province e municipalità del Paese, si è iniziato ad annullare il modello di registrazione dello *hukou* a due categorie, prima di uniformarlo in *hukou* di residente. Tuttavia, nel libretto di famiglia, nella parte riservata al luogo di residenza si può ancora distinguere se lo *hukou* appartiene alla città o alla campagna. Inoltre, la concessione più o meno importante di vantaggi legati alla sicurezza sociale e fondati sullo *hukou* è seguita solo parzialmente. Per alcuni specialisti questa riforma non riuscirà a spezzare le catene dello *hukou* per ciò che concerne i programmi del welfare – tra gli altri l'impiego, l'abitazione, l'educazione e la sicurezza sociale. In altre parole la riforma ha un senso più teorico che reale.

A Shanghai, la nuova politica sullo *hukou* è applicata per un periodo provvisorio di tre anni. Nel contesto attuale, dove la crisi finanziaria influenza i consumi interni, è evidente che le prove effettuate nelle differenti regioni in materia di *hukou* potranno corrispondere a un aumento del livello della sicurezza sociale. A lungo termine, la uniformizzazione dello *hukou* su scala nazionale significherà certamente l'elevazione globale del livello di sicurezza sociale in tutta la società. Ciò aiuterà certamente ad alleviare le preoccupazioni degli abitanti e a stimolare i consumi. ■



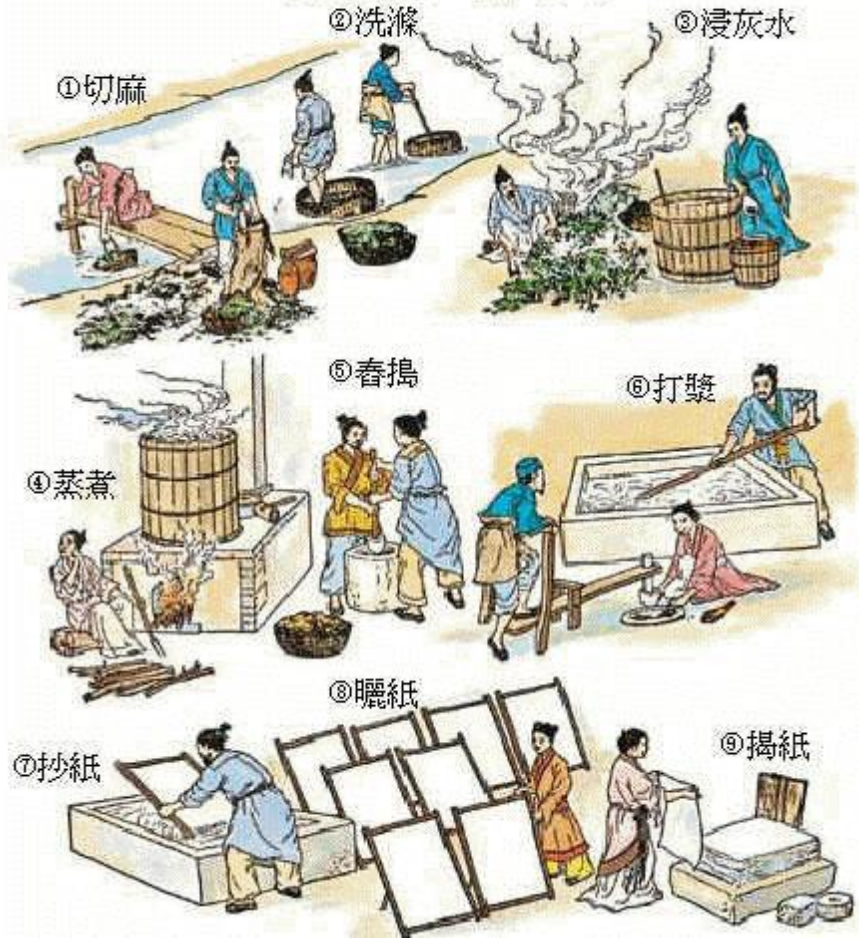
sette anni; in rispetto alla legge aver pagato l'imposta sul reddito alla municipalità durante il periodo in cui si deteneva la carta di residenza; esercitare nella municipalità un'attività professionale superiore al livello medio o avere ottenuto una qualifica professionale superiore a quella di tecnico; l'atti-

Dietro la differenza tra lo *hukou* urbano e quello rurale si nasconde la differenza considerevole di livello di sicurezza sociale tra le regioni urbane e quelle rurali. In rapporto ai cittadini, i rurali godono di un livello ben inferiore in materia di cure mediche, educazione ecc. E lo scarto aumenta ugualmente

Stampa, carta...

Prima di qualsiasi altro popolo, i Cinesi hanno fabbricato la carta, poi hanno inventato la stampa, i giornali, le banconote, i manifesti e le carte da gioco. La scoperta della stampa presuppone che prima sia stata inventata la carta, e infatti quest'ultima sembra derivare direttamente dall'uso antico dei sigilli, e della tecnica dello stampaggio su carta, realizzati su steli di pietra scolpite. Per di più i Cinesi sono all'origine delle due forme diverse e successive di stampa, la xilografia che consente numerose riproduzioni di un testo a partire da una tavoletta di legno incisa e scolpita (in senso inverso), e la tipografia che fa intervenire una lastra di caratteri mobili, allineati in modo regolare e raccolti insieme tramite serraggio in un quadro. Sebbene siano stati gli iniziatori di queste due tecniche intelligenti, i Cinesi trovarono più comoda la prima, per riprodurre la loro scrittura tanto complessa. In Occidente si è notato che queste invenzioni in Cina non hanno avuto una risonanza rivoluzionaria e strepitosa paragonabile a quelle dell'adozione della stampa in Europa (Gutenberg, nel XV secolo). Condorcet fu perfino esageratamente severo nei riguardi della Cina "dove l'invenzione della stampa", scrive, "è stata assolutamente inutile al progresso dello spirito umano". Per la sua complessità – la scrittura cinese, non alfabetica, comporta un uso fino a 7000/8000 caratteri – la stampa cinese non poteva avere lo stesso sviluppo che ebbe in Occidente, in cui, come notava Voltaire, a proposito del Medioevo, "i libri erano più rari e più costosi della pietre preziose". Resta comunque il fatto che i Cinesi furono i primi a usare la carta e a stampare e, a titolo indicativo, noteremo che la biblioteca dei religiosi di Dunhuang, – oasi situata all'inizio della Via della Seta, al confine occidentale della Cina "classica", – ritrovata intatta all'inizio del nostro secolo, comprendeva una trentina di migliaia di rotoli e di libri; erano stati raccol-

漢代造紙工藝流程圖



Processo di fabbricazione della carta nella dinastia Han (206 a.C.-220 d.C.)

ti e murati in una stanza segreta, nel 1035, di fronte a una minaccia d'invasione. Nello stesso periodo, l'Europa medioevale era decisamente in ritardo, dal punto di vista culturale.

La prima carta

Disponendo di carta e d'inchiostro di quali-

tà, a base di nerofumo, pressoché indelebile, comparso verso l'anno 100 a.C., la Cina aveva quindi eccellenti carte vincenti. Secondo i Cinesi, la carta sarebbe un'invenzione dell'eunuco Cailuan che fu, di fatto, più precisamente l'autore di una relazione sulla fabbricazione di questo materiale, relazione scritta intorno all'anno 105 d.C. Ma indubbiamente la carta era già in uso da circa due secoli. Nel maggio 1957, vicino a Xi'an, in una tomba fu rinvenuto un pezzo di carta, datato un centinaio d'anni a.C. Soltanto nel V e VI secolo d.C., la carta passerà in Asia centrale attraverso la Via della Seta e arriverà nel mondo arabo nell'VIII secolo. I Cinesi furono sconfitti dagli Arabi a Talas, nel 751, e alcuni prigionieri furono condotti a Samarcanda, dove realizzarono delle cartiere. Dal mondo arabo, (Bagdad e Damasco), la carta passò in Occidente, inizialmente in Egitto, nel Maghreb e in Spagna (X-XI secolo), poi nel sud della Francia, dov'è attestata nel XII secolo, e in Italia nel secolo seguente, con un notevole ritardo, quindi, rispetto alla Cina.

(continua sul prossimo numero, in uscita a dicembre)

Continua il breve "viaggio" nel cuore delle grandi cucine regionali della Cina", proposto da CentroOriente. Una vera occasione per scoprire alcune tra le mille e una delizia dell'autentica cucina tradizionale cinese.

Giovedì 8 ottobre 2009, ore 20.30 27

La cucina del sud (Canton)

Giovedì 26 novembre 2009, ore 20.30

La cucina dell'ovest (Sichuan)

presso il Ristorante LA VIA DELLA SETA, Corso Casale 160, Torino

I menù possono essere consultati alla pagina web

www.tuttocina.it/cene-regionali.htm

Costo: 30 euro (28 euro per gli iscritti a CentroOriente e loro amici)

Bevande e caffè inclusi

Prenotazioni esclusivamente in Segreteria, ☎ 011.898.04.06

 **LE SEI REINCARNAZIONI DI XIMEN NAO**

Primo gennaio del 1950: Ximen Nao, un ricco proprietario terriero, è stato giustiziato dai suoi mezzadri alla vigilia della rivoluzione cinese e da due anni vive nel mondo delle tenebre. Sebbene subisca i più crudeli e dolorosi supplizi, rifiuta di pentirsi: è convinto di avere condotto una vita giusta e di essere invece stato immeritabilmente condannato. Re Yama, il terrifico signore della morte, è talmente stufo di lui, delle sue continue, fastidiose lagnanze che alla fine gli dà la possibilità di reincarnarsi nei luoghi dove ha vissuto. Ximen Nao spera di riprendere così possesso della moglie, delle due concubine, della terra, dei suoi averi. Non immagina che tanta generosità nasconde una ancora maggiore insidia: perché Re Yama decide di farlo reincarnare non in se stesso, ma in un asino. Al momento di tornare sulla terra, Ximen si rifiuta inoltre di bere una pozione che gli consentirebbe di dimenticare il passato e di liberarsi progressivamente delle pulsioni, del desiderio, dell'odio, della sete di vendetta. Vuole che le esperienze della vita precedente rimangano impresse nella sua memoria. Che senso avrebbe, altrimenti, tornare nel mondo degli uomini per riparare all'ingiustizia subita? Nell'arco di cinquant'anni all'asino faranno seguito il toro, il maiale, il cane, la scimmia. Un lasso di tempo che basterà a Ximen per liberarsi di ogni rancore e durante il quale sarà partecipe degli eventi piccoli e grandi che hanno contribuito a trasformare la Cina. E alla fine giungerà anche il momento in cui Re Yama gli consentirà di ridiventare uomo: il 31 dicembre del 2000, la notte della nascita del nuovo millennio, verrà al mondo un bambino di nome Lan Qiansui, ossia «Lan mille anni»; sarà lui, che ha un «corpo piccolo e magro e la testa insolitamente grande, una memoria eccellente e una parlantina sciolta», a iniziare, il giorno del suo quinto compleanno, il racconto della propria storia: «Dal primo gennaio dell'anno 1950...»

Mo Yan è nato in Cina, nella provincia dello Shandong, da una famiglia di contadini, nel 1955. Per molti anni ha lavorato al Dipartimento culturale delle Forze armate. Fra le sue numerose opere narrative, Einaudi ha finora pubblicato *Sorgo rosso*, *L'uomo che allevava i gatti* (entrambi del 1997), *Grande seno*, *fianchi larghi* (2001) e *Il supplizio del legno di sandalo* (2005). Nel 2005 gli è stato assegnato il Premio Nonino.

Mo Yan, *Le sei reincarnazioni di Ximen Nao*, Einaudi, €26,00

 **L'ULTIMO CHEF CINESE**

Maggie è appena arrivata a Pechino, davanti alla casa del giovane chef che ha deciso di intervistare per la rivista americana di gastronomia con la quale collabora. La casa ha il tipico aspetto degli edifici cinesi in stile antico: una costruzione bassa, con un portone rosso di legno massiccio, che dà su un lago lungo e stretto, fiancheggiato da alberi.

Un paesaggio completamente diverso dal porto di Marina, in California, dove Maggie è andata a vivere su una barca, e dove è riuscita a ritrovare un suo equilibrio, dopo il tragico incidente che è costato la vita a Matt, suo marito. Un equilibrio, tuttavia, decisamente turbato dalla telefonata di qualche giorno prima di Carey. Ex collaboratore di Matt nel suo studio legale a Pechino, Carey le ha comunicato, con un freddo tono giuridico, che nelle aule del tribunale della capitale cinese giace un'istanza legale in cui una donna sostiene che Matt è il padre della sua bambina. Maggie ha impiegato del tempo per riaversi dalla sorpresa, poi ha deciso di prendere il primo volo per Pechino per appurare la verità.

Una volta in terra cinese, per non macerarsi in una snervante attesa del test di paternità, ha pensato che non c'era niente di meglio che offrire ai lettori di *Table* un servizio finalmente diverso dalle solite litanie sulla cucina popolare americana: il ritratto di Sam Liang, giovane chef emergente, per metà americano e per l'altra

metà cinese, erede duetto della scuola tradizionalista di Liang Wei, autore del celebre trattato intitolato *L'ultimo chef cinese*. Quando Maggie bussa al portone di casa Liang, dopo aver sentito dei passi risuonare sul ghiaino, si trova al cospetto di un giovane uomo affascinante, dagli zigomi pronunciati e dai capelli neri e lisci raccolti a coda di cavallo.

Ma quello che le toglie il fiato è il regno di quell'antica casa: una cucina organizzata in modo stupefacente. Ogni centimetro delle pareti è coperto di mensole, con sopra ciotole, contenitori, bottiglie e vasetti pieni di ogni tipo di salsa e spezie. Al centro, poi, troneggia un magnifico bancone a isola, con sopra tre lucide sezioni circolari di tronchi d'albero.

Romanzo che come nessun altro ci conduce nel cuore dell'alta cucina cinese, là dove il cibo diventa raffinato gioco intellettuale ed efficace modo di prendersi cura di sé e di stare insieme. *L'ultimo chef cinese* costituisce «uno stupefacente ritratto di un paese colto nel conflitto tra tradizione e vita moderna» (Entertainment Weekly).

Nicole Mones, autrice del New York Times Notable Book *La donna di giada* (Neri Pozza, 2000) e di *La fragile bellezza del passato* (Neri Pozza, 2002), collabora spesso con la rivista *Gourmet*. *La donna di giada*, tradotto in undici lingue, bestseller internazionale, ha vinto il Janet Heidinger Kafka Prize come migliore opera di narrativa scritta da una donna americana, oltre al Northwest Booksellers Association Award. Nicole Mones vive a Portland, nell'Oregon, con la sua famiglia. Il suo sito ufficiale è <http://nicolemones.com>

Nicole Mones, *L'ultimo chef cinese*, Neri Pozza Editore, €17,50

 **ARRICCHIRSI È GLORIOSO**

La Cina di Yu Hua e dei fratelli Li Testapelata e Song Gang. Una Cina in cui milioni di cittadini cinesi cresciuti sotto la bandiera rossa sono catapultati nella modernità, dove "arricchirsi è glorioso", vendendo immondizia, imeni artificiali marca Giovanna d'Arco o addirittura se stessi. L'ex straccivendolo Li Testapelata, ora arcimiliardario presidente Li, può decidere di fare un giro nello spazio o di radere al suolo un'antica città per costruire la sua nuova Liuzhen, tutta centri commerciali, luci al neon e palazzi svettanti. Song Gang, dopo il lavoro in fabbrica e l'inaspettato matrimonio da favola, segue le orme di un imbroglione per cercare di arricchirsi come il fratello. Entrambi appartengono a un mondo consumista che corrode tutto, passato e presente, la Rivoluzione e le prospettive di una libertà diversa. I fratelli si separano, le famiglie si sfaldano, gli ingenui soccombono e chi sopravvive deve fare i conti con "una desolazione incommensurabile".

Capitolo secondo di *Brothers*, questo romanzo, dopo tante incontentabili risate, se ne porta appresso una, l'ultima, amara. La Cina non è vicina e per la prima volta misuriamo qual è la sua esatta distanza; ciò che ci sembra caricatura è, semplicemente, diversità. O siamo noi allo specchio?

Yu Hua è nato nel 1960 ad Hangzhou. Figlio di medici, trascorre lunghi pomeriggi dell'infanzia a giocare nel cortile dell'ospedale. Di quel periodo ricorda il passaggio dei morti verso l'obitorio e il camice del padre sporco di sangue all'uscita dalla sala operatoria. Li fa il suo apprendistato di scrittore. È considerato uno dei migliori autori cinesi della nuova generazione. Con Einaudi ha pubblicato *Torture* (1997), *Cronache di un venditore di sangue* (1999) e *Le cose del mondo sono fumo* (2004); con Donzelli *Vivere!* (1997), con il quale ha vinto il premio Grinzane Cavour e da cui è stato tratto il film omonimo di Zhang Yimou, e *L'eco della pioggia* (1998); con Feltrinelli, oltre al primo volume di *Brothers* (2008), la riedizione (2009) di *Vivere!*, da cui è stato tratto il film omonimo di Zhang Yimou.

Yu Hua, *Arricchirsi è glorioso (Brothers seconda parte)*, Feltrinelli, €19,00