



Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

Paula Ermila Rivasplata Varillas^(*)

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/h96ptjlx5>

Resumen

Diferentes experiencias de viaje son recogidas en este artículo con la finalidad de visualizar el tipo de viajero que recorría Japón desde el siglo XVII a comienzos del XX. La ruta de Tokaido fue la más popular por los servicios que ofrecía para satisfacer las necesidades de los viajeros, seguida del Nakasendo. Ambas unían Tokio a Kioto en la isla central de Honshu. Sin embargo, el territorio japonés tenía otras rutas menos utilizadas, por ser más complicadas y difíciles de acceder, sitios de peregrinaje y de encuentro con paisajes sobrecogedores, mentados en la mitología y por su belleza en la poesía nipona. Un mundo vedado a los viajeros occidentales por más de dos siglos y medio que se rompió a punta de cañón por un imperialismo galopante, en busca de nuevos mercados donde vender sus productos. Esto provocó la quiebra del shogunato Tokugawa y la reincorporación del Mikado Meiji, abriendo Japón rápidamente a la modernidad y a la Revolución Industrial, con la introducción de los barcos de vapor y los ferrocarriles que agilizaron las rutas centenarias marinas y terrestres. Sin embargo, los itinerarios turísticos más visitados en la actualidad en Japón siguen siendo los que unen a las ciudades de Tokio, Osaka y Kioto, tal como antiguamente lo hacían las rutas de Tokaido y Nakasendo.

Palabras claves: Japón; Tokaido; Ruta; Viajeros; Nakasendo.

Traveling the Routes of Japan: Different Traveler Experiences from the 17th to the Early 20th Century

Abstract

Various travel experiences are collected in this article to illustrate the type of traveler who traveled through Japan from the 17th century to the early 20th century. The Tokaido route was the most popular due to the services it offered to meet travelers' needs, followed by the Nakasendo. Both connected Tokyo to Kyoto on the central island of Honshu. However, Japanese territory had other, less-used routes, more complicated and difficult to access. These routes were sites of pilgrimage and encounters with breathtaking landscapes, mentioned in mythology and for their beauty in Japanese poetry. A world closed to Western travelers for more than two and a half centuries was shattered by rampant imperialism in search of new markets to sell its products. This led to the collapse of the Tokugawa shogunate and the reinstatement of the Meiji Mikado, rapidly opening Japan to modernity and the Industrial Revolution, with the introduction of steamships and railways that streamlined centuries-old sea and land routes. However, the most popular tourist routes in Japan today continue to be those connecting the cities of Tokyo, Osaka, and Kyoto, just as the Tokaido and Nakasendo routes once did.

Keywords: Japan; Tokaido; Route; Travelers; Nakasendo.

^(*) Doctora en Historia, literatura y poder: Procesos interétnicos culturales en América (Universidad de Sevilla); Doctora en Ciencias Sociales aplicadas al Medio Ambiente; Doctora en Europa, mundo mediterráneo y su difusión Atlántica. Métodos y teorías para la investigación histórica (Universidad Pablo de Olavide de Sevilla). España. Docente Universitaria (Universidad Nacional Mayor de San Marcos), Perú. Email: privasplata@unmsm.edu.pe ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7036-6436>



Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

Introducción

Había una ruta en Japón Antiguo que era la ruta de Tokaido, el camino del mar del este, que iba por el litoral y conectaba Edo con Kioto desde antes del siglo XVII. También ya existían otras cuatro rutas (Nakasendo [ruta montañosa], Koshu Kaido [camino del vino y la seda], Oshu Kaido [puerta hacia el norte] y Nikko Kaido [camino espiritual]) que se hicieron oficiales durante el período Edo (1603-1868) en el shogunato Tokugawa para facilitar el desplazamiento de los oficiales, armas, correo y para el control de personas y sus mercancías (Traganou, 1997, p.17). La ruta de Tokaido estaba bien pavimentada, flanqueada por árboles y acequias, y con cincuenta y tres a más estaciones, alrededor de las cuales había alojamientos y fondas. Este sistema incluía puentes, cruces de río e incluso mojones, indicando la distancia recorrida. Los viajeros podían ir a pie, a caballo o en palanquines, siendo el primer modo de desplazarse el más popular (Yao y Kametani, 2020, pp.17-27). Esta y otras rutas facilitaban el desplazamiento por Japón. Sin embargo, gran parte del territorio japonés tenía caminos que necesitaban guías para cruzarlos por su poca circulación y, sobre todo, para no perderse. Se trataba de rutas no tan transitadas, como los itinerarios de peregrinación a templos, tumbas de bonzos, santuarios y paisajes famosos por su belleza, resaltados en la literatura nipona.

Este trabajo busca conocer las rutas seguidas por una serie de viajeros durante los periodos Edo y Meiji. Para ello, se recurrió a la experiencia de viaje de personajes locales y extranjeros. Se utilizó la traducción de la obra de Matuo Basho, *Oku no Hosomichi* (1694), por la Universidad Católica del Perú en 1992, el libro *Viaje de Engelberto Koempfer al Japón*, una obra traducida al castellano por don Miguel Terracina en 1777, el libro de Nicolás Tanco Armero, *Recuerdos de mis últimos viajes: Japón*, publicado en 1888, las experiencias de viaje de Enrique Gómez Carrillo trazadas en su libro de 1906, *De Marsella a Tokio. Sensaciones de Egipto, la India, la China y el Japón*, y la obra novelada de Vicente Blasco Ibáñez *La vuelta al mundo de un novelista*, publicada en tres volúmenes entre 1924 y 1925. Así, también, se recurrió a las recomendaciones dadas de las rutas a seguir por las primeras guías de viaje a Japón, como las de Keeling, *Tourists' guide to Yokohama, Tokio*, publicado en 1880, y Satow y Hawes, *A handbook for travellers in central and northern Japan*, en 1881.

En este trabajo se descubre que el camino más popular fue la ruta de Tokaido, recorrido según las diferentes épocas a pie, en rickshaws o carretillas de propulsión humana, en automóvil y en trenes. La ruta de Nakasendo le seguía en popularidad y conectaba Tokio con Kioto desde épocas medievales, pero era más complicada al ser más ondulada al atravesar montañas. Veremos las impresiones de estos viajeros por estas rutas. Esta es una investigación de carácter cualitativo y heurístico, utilizando información de fuentes primarias y secundarias que se sometieron a análisis hermenéutico, con el objetivo de conocer cómo se viajaba en Japón desde el siglo XVI hasta comienzos del siglo XX, las rutas más frecuentadas por los viajeros occidentales y los cambios que surgieron a lo largo de este periodo.

Matsuo Basho y los viajes espirituales japoneses en el siglo XVII

El siglo XVII, el período Edo (1603-1868) se caracterizó por el aislamiento de Japón del mundo occidental (Sanz Guillén, 2020, p.362; 2022, pp.113-114). Esto hizo que sus intelectuales miraran a su país como el centro del mundo, surgiendo poemas espirituales de carácter panteísta y de empatía hacia su tierra. La comunión entre territorio y la gente que lo habitaba terminó por configurarse en sus poemas. Uno de estos poetas fue Matsuo Basho (1644-1694) y escribió *Oku no Hosomichi*, que son poemas cortos de connotación espiritual, surgidos de su peregrinaje a pie por el Japón del periodo Edo para buscar inspiración en la naturaleza y en la religión (Matsuo, 1992, p. 59). Este poeta realizó un viaje en el Japón del siglo XVII, utilizando varias rutas, la mayoría de difícil acceso, pues era un peregrino de templos, santuarios, rutas seguidas por bonzos antiguos, sitios históricos y mitológicos y parajes bellos, presentes en la literatura antigua nipona. Acompañado de un discípulo, emprendió este viaje con mucho entusiasmo, pero también con

temor de lo que pudiese suceder en el camino. En 1689, lo inició, yendo a la isla Matsushima y temía no volver a su hogar porque los viajes, en aquel entonces, eran inseguros, y los caminos de peregrinación elegidos no eran muy transitados. Pero era tanta su ansiedad por ver aquellos paisajes que decidió hacerlo. Se trataba de un viaje muy exigente físicamente porque “para viajar debería bastarnos solo con nuestro cuerpo, pero las noches reclaman un abrigo, la lluvia, una capa, el baño, un traje limpio, el pensamiento, tinta y pinceles” (Matsuo, 1992, p. 65).

Su primera parada fue Senju, donde llegó a través de una barcaza. Luego, se dirigieron al santuario sintoísta Muro-no-Yashima, después a Nikko, donde visitó el santuario Toshogu, donde está el mausoleo del primer shogun de la familia Tokugawa. También fue a Kurobane, dejándose guiar por un caballo que le prestaron, al desconocer aquella ruta, y visitó ermitas alejadas en cruces de camino, conducido por locales, como el templo Uganji y otros. Días después, llegó al paso de Shirakawa, de gran belleza natural, y era “el más amado por los poetas” (Matsuo, 1992, p.83). Avanzaron a Fukushima, Shinobu y otros lugares. Ambos, maestro y discípulo, se expusieron a los elementos naturales, a la lluvia, a los insectos y a dormir en cualquier lugar que se les permitiera si es que no encontraban un alojamiento de viajeros. Caminaron y, a veces, por indisposición física, fueron trasladados a lomo de caballos. Algunos santuarios lo vieron de lejos por su difícil acceso, por la fatiga y las inclemencias del tiempo, como la lluvia que había deshecho los caminos. Al cruzar el río Natori llegaron a Sendai, donde se albergaron en una posada.

Los artistas fijaban aquellos lugares en su arte, ya fuesen en pinturas o en poesías, y se hicieron populares entre los peregrinos. La ruta que seguía Matsuo Basho no tenía un mapa, por lo que un pintor diseñó uno, en donde estaban ubicados los sitios cantados y descritos por escritores y poetas antiguos. Algunos de fácil acceso y otros no. Lo primero que descubrieron era que el paisaje había cambiado, ya no mostraba lo que sus poetas de referencia antiguos habían alabado, por la erosión y el desgaste propio que dejaba el tiempo. Solo quedaba un paisaje variado de evidencias humanas de múltiples épocas, mezclado con una naturaleza, también cambiante, en el que resultaba difícil muchas veces reconocer lo que indicaban aquellos escritos antiguos. Pero la consciencia de estar presente ante un paisaje que, aunque cambiado, generó poemas tan transcendentales era suficiente para calmar su curiosidad y aliviar el cansancio del viaje.

Además de santuarios, los peregrinos buscaban paisajes hermosos, como el de la bahía de Matsushima, considerada la más hermosa de Japón por el archipiélago de islas que caracterizaba al lugar. Un lugar imposible de expresar en palabras. En este caso, era un sitio concurrido, por lo que tenía un parador donde se hospedó y durmió en un cuarto con grandes ventanas que reflejaban el hermoso paisaje insular. Cerca había castillos, palacios y templos antiguos, como el templo budista Zuigan-ji, ya deteriorados por el abandono y engullidos por los árboles. Los peregrinos continuaron a Hiraizumi en busca del puente arqueado de Odae, que fue un tema poético antiguo. Los viajeros por estos lares de poco tránsito eran proclives a perderse, pero donde caminaran encontraban paisajes hermosos que gratificaban el alma. Circulaban casi a tientas, largos trechos por los bordes del río y pantanos hasta llegar a su destino, albergándose en zonas incluso con insectos para resguardarse de las inclemencias del exterior. Se dirigieron al sur de Japón, utilizando un guía local, por ser un camino abrupto y hostil, con árboles tan grandes que cubrían el día como techos, oscureciendo todo bajo ellos. Llegaron a Obanzawa desde donde iniciaron la peregrinación a un monte elevado donde había un santuario en una de sus estribaciones, pernoctando en un asilo para peregrinos. Dejaron atrás Yamagata, pasando montes para llegar al mar de Sakata. Cerca estaba el monte Gassan, que subió con un guía, y al cogerle la noche, durmió en la intemperie. Caminó por el litoral y los montes, bajo el sol o la lluvia, albergándose en chozas de pescadores. Visitaron el monte Chokai y dejaron Sakata para ir a un lugar de clima frío y húmedo, que lo enfermó.

Las rutas a algunos santuarios y templos eran de difícil acceso, por lo que algunos peregrinos reulaban o iban con temor. La decisión la tenía que tomar el viajero porque el problema era dónde pasar la noche si no encontraba albergue. Fueron a una famosa peregrinación de los treinta y tres templos del Oeste, dedicados a Kannon, diosa de la misericordia, y a una zona termal donde se bañó. Su compañero enfermó y tuvo que seguir el viaje solo, albergándose en un templo Zensho-ji y continuó el peregrinaje a Echizen, donde visitó unos pinos que inspiraron poemas en la antigüedad y un monasterio en las montañas donde un antiguo monje buscó serenidad. De esta

Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

manera, localizó paisajes específicos leídos en los poemas, como la luna llena en el puerto de Tsuruga (Matsuo, 1992, pp. 83-197).

Mirada de un europeo de los caminos de Japón durante la época de prohibición extranjera a finales del siglo XVII

En el siglo XVII, el shogunato Tokugawa prohibió la entrada de extranjeros a Japón, a excepción de la Compañía de las Indias Orientales Neerlandesas, que podía enviar una delegación anual y visitar al shogun. En esta comitiva estaba un médico germano llamado Engelberto Koempfer, quien escribió una especie de diario de esta experiencia que, póstumamente, fue publicado con el título *Viaje a Japón*, en el que nos muestra un territorio muy poblado con mucho movimiento de personas de todo estamento social en unas rutas bastante concurridas que estaban equipadas con postas, fondas y vendedores ambulantes que ofrecían todo tipo de productos para satisfacer cualquier necesidad. Engelberto Koempfer nació el 16 de septiembre de 1651 en Lemgow, ciudad del Círculo de Baja Renania-Westfalia. De joven, recibió una educación esmerada que incluía lenguas extranjeras y ciencias, especializándose en medicina e historia natural. A los 32 años, fue secretario de una embajada que el rey Carlos XI de Suecia envió a la corte de Persia (1683-1685); después, trabajó en la Compañía de Indias Orientales Neerlandesas (1688-1693) como cirujano jefe de la flota, conociendo Arabia, los estados del Gran Mogol, la costa de Malabar, la isla de Ceylán, el golfo de Bengala, la isla de Sumatra y Batavia. En este periodo, realizó su viaje a Japón en la comitiva de aquella compañía, que duró dos años y medio (1690-1692), y volvió a Europa en 1693. Al año siguiente, recibió su grado de medicina y empezó a escribir sus memorias de viaje. Se casó y, en 1716, falleció en su ciudad natal a los 65 años de edad (Sanz Guillén, 2020, pp. 362-363).

Viaje al Japón es el único libro realizado por un occidental que nos permite conocer cómo era Japón a más de un siglo de la reclusión extranjera europea, a excepción de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales. Estos enviaban anualmente una embajada que presentaba sus respetos al shogun Tokugawa. Esta era la única ocasión en la que se le permitía al extranjero europeo interiorizarse en el Japón. Del centro administrativo y almacén de la Compañía Oriental Neerlandesa, Batavia, la comitiva holandesa en la que estaba el cirujano Koempfer salió hacia Japón, llegando a Dejima, que era una isla del archipiélago japonés donde podía quedarse. Este viaje por el interior de Japón estaba muy controlado, pero fue la oportunidad que tuvo para conocer los caminos y, sobre todo, el de Tokaido.

Los mercaderes holandeses vivían encerrados, espíados y controlados en Dejima porque el imperio japonés no quería ningún trato con las potencias europeas y los japoneses que tenían contacto con ellos tenían prohibido hablarles sobre los negocios del Estado ni de la religión, por medio de un juramento que se renovaba anualmente (Koempfer, 1777, p. 359). Sin embargo, Koempfer encontró una vía para obtener información sobre Japón cuando un letrado japonés le fue designado para que lo acompañara, a quien enseñó holandés para poder comunicarse mejor y le proporcionara información. El aislamiento se quebraba una vez cada año al realizar un viaje a la corte en Edo y fueron dos viajes a la corte en los que participó, recorriendo cuatro veces, ida y vuelta, el imperio durante dos años.

Todos los caminos comenzaban en el gran puente Nihonbashi de Edo, que era el inicio, o el punto cero, de la ruta Tokaido. Los caminos estaban flanqueados de árboles y acequias, y tenían que concluir en un pilar de madera o piedra, en el que indicara la distancia que tenía del punto inicial y a quiénes pertenecían aquellas tierras. La comitiva de los holandeses que estaba en la isla de Dejima en la bahía de Nagasaki a la corte de Edo, actual Tokio, estaba conformada por el embajador, teniente, jefe de intérpretes, comerciantes, el cirujano, su asistente y otros. Todos a caballo. El comandante jefe iba en carruaje y seguido de un oficial que llevaba la insignia de autoridad. Un grupo iba adelante para gestionar el viaje y preparar la comida, conformado por los secretarios para contabilizar los gastos y los cocineros. Les seguían los criados, palafreneros y los mozos que hacían el viaje a pie. Los jinetes llevaban sus esteras para dormir y los baúles.

Este viaje anual a la corte de Edo, permitido por las autoridades niponas, hacía uso de dos de los grandes caminos, dividiéndose en tres partes:

La primera parte del viaje fue realizada por tierra, atravesando la isla de Kyushu desde Nagasaki hasta la ciudad de Kokura, en la que la comitiva a caballo empleaba cinco días. Este camino recibía el nombre de Sakaido (camino de las tierras occidentales) y era escabroso y pesado por su geografía ondulada, que presentaba un paisaje con mojones, indicadores de límites, ídolos de piedra, pilares con luces y grandes portales que conducían a templos. Entre los pueblos destacaba uno donde vivían solo verdugos que castigaban a los delincuentes. Las autoridades estaban bien organizadas para controlar el viaje de los extranjeros. Por ejemplo, el príncipe de Omuro tenía ya preparado un barco para trasladar a la comitiva holandesa, como un gesto de respeto al shogunato reinante. Pasaron por varios pueblos donde destacaban los hermosos campos de arroz, surcados por ríos y el suelo llano con molinos y fábricas de telas de seda y de velas para embarcaciones.

La segunda parte del viaje iniciaba en el puerto de Simonoseki, que era la ciudad más occidental de Japón, en la provincia de Nagato, y estaba llena de tiendas que vendían víveres y provisiones para navíos. De este puerto salieron por barco hacia Osaka, una de las grandes ciudades imperiales, pasaron por el mar interior, navegando cerca de las costas y las islas. Este viaje duró ocho días. En el siglo XVII, Osaka ya era considerada una ciudad con mucha dinámica comercial, bien proveída de recursos al estar rodeada de tierra fértil y de un río navegable, con canales y calles donde destacaba un castillo del mismo nombre.

La tercera parte del viaje fue de Osaka a Edo o Jedo (actual Tokio), que tomaba catorce días. Este camino era el famoso Tokaido, que significaba camino del mar o de la costa, y si bien unía ciudades imperiales, también conectaba con otras poblaciones. Jedo era la capital y residencia de la corte, muy poblada y llena de monasterios, palacios, templos y algunos iluminados en lo alto de las colinas. El castillo que ostentaba el poder político en Japón estaba casi en medio de la villa (Koempfer, 1777, p. 3). Los holandeses descansaban veinte días en Jedo y regresaban a Nagasaki por el mismo camino. Este viaje, en su totalidad, tomaba tres meses para realizarse.

Koempfer aseguró que, habiendo pasado cuatro veces la ruta de Tokaido, podía afirmar que era uno de los caminos más frecuentados de Japón. Vio allí más gente que en las calles de las mayores ciudades de Europa. Esta ruta debía estar preparada para proporcionar todo lo que necesitaran los señores del imperio, que estaban obligados a presentarse una vez al año en la corte en Jedo, teniendo que hacer el camino dos veces, la ida y la vuelta, lo que constituía mucho dinero porque viajaban con toda pompa dentro de una comitiva numerosa correspondiente a su calidad y al respeto que debían al shogun Tokugawa en Edo (Koempfer, 1777, p. 97). Esta ruta de Tokaido tenía postas que no servían de alojamiento, cumplían funciones de control y administración, por lo que estaban llenas de escribientes y de oficiales de libros que tomaban razón de lo que pasaba diariamente, y de mensajeros para las cartas y edictos del emperador. Todos los viajeros, sin excepción de clase ni calidad, debían apartarse del camino para dejar el paso libre a estos mensajeros, que se daban a conocer tocando una campanilla. La separación de estas postas era de milla y media y nunca excedía de cuatro. Koempfer contó cincuenta y seis postas entre Osaka y Jedo (Koempfer, 1777, p. 93).

Las postas eran lugares de obligatorio paso, por lo que se había desarrollado todo tipo de comercio y mesones, y los viajeros los aprovechaban para descansar. Los grandes mesones tenían dos pisos, ubicándose el almacén en la primera planta. Estas casas tenían muchas ventanas con celosías que se dejaban abiertas todo el día, y cuando no había en ellas alguna persona de distinción se quitaban los biombos para dejar paso libre a la vista desde la calle hasta el fondo del jardín. Los viajeros de mediana distinción eran recibidos en los cuartos de atrás. Todo estaba muy aseado, sobre todo el baño ubicado detrás del jardín. Colindante a las postas, también se encontraban lugares donde encontrar a precios concertados caballos, portadores, criados y todo lo necesario para brindar comodidad al viajero. No solo cerca de las postas se desarrolló el comercio, sino a lo largo de todo el camino de Tokaido. Además de estos mesones, había en todos los caminos un gran número de tabernas, hosterías, pastelerías, confiterías, aún en medio de los bosques y montañas, para que los que viajaran a pie pudieran conseguir en todo tiempo y a buen precio alguna cosa caliente que comer o beber, como té, sake y otros licores (Koempfer, 1777, p. 96). La mayor parte de los caminos principales estaban tan poblados como las ciudades porque los viajeros necesitaban cubrir sus necesidades.

Todo tipo de viajeros utilizaba las vías que atravesaban Japón, destacando los peregrinos laicos y religiosos que iban a visitar templos y santuarios, también pedigüños de ambos sexos, la mayor

Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

parte miembros de cofradías u órdenes religiosas, unos enfermos, otros sanos, e individuos orando, cantando y tocando algún instrumento. También los vendedores ambulantes, hijos de paisanos que andaban todo el día siguiendo a los viajeros, presentándoles diversas especies de víveres, libros que señalaban los caminos, zapatos de paja, cuerdas para caballos, mondadientes y otras bagatelas. Asimismo, se encontraban palanquines vacíos y caballos de retorno enjaezados con los mozos que cuidaban de ellos y que, por cualquier gratificación, los dejaban hasta la posta vecina a los que iban de pie. Es decir, estos caminos generaban mucha actividad comercial que permitía la supervivencia para mucha gente de los alrededores (Koempfer, 1777, p. 98).

En los lugares de posta en donde regularmente se hallaban muchos mesones juntos, Koempfer fue testigo de la multitud extraordinaria de niñas prostitutas, que hacían ruido para llamar la atención de los viajeros. Los mesones grandes y pequeños, en las cabañas donde se vendía el té y en las pastelerías, particularmente en la isla de Nipón o Honshu, estaban llenos de aquellas mujeres a cualquier hora del día. Así, un grupo de tres a siete mujeres estaban de pie o sentadas en la galería o en las puertas de los mesones que salían a la calle, desde donde llamaban a los viajeros desde el mediodía, cuando habían terminado de vestirse y pintarse (Koempfer, 1777, p. 99). Habría que acotar que estaba prohibido que las mujeres sin compañía masculina viajaran por estos caminos.

Visión de Japón desde las primeras guías de viaje del siglo XIX

El comodoro Mathew Perry tenía el mando de la armada estadounidense cuando llegó con cuatro barcos bien apertrechados de cañones al puerto de Uraga el 8 de julio de 1853, a exigir al shogunato de Tokugawa que abriera las puertas al comercio a los Estados Unidos. Cumplía órdenes dadas del presidente Millard Fillmore a través de una carta que entregó al representante del shogunato. Perry les dio de plazo casi un año para que decidieran y volvió en febrero de 1854. El resultado fue el tratado de Kanagawa, que significó un nuevo mercado para el capitalismo estadounidense, los puertos de Shimoda y Hakodate para realizar comercio y el establecimiento de un consulado que los representara. Este tratado marcó el fin del aislamiento japonés, impuesto desde 1603 (Laborde, 2011, pp. 119). Dos años más tarde, el tratado Harris con Estados Unidos amplió el número de puertos al comercio: Edo, Kobe, Nagasaki, Niigata y Yokohama, y otras concesiones. Al poco tiempo, surgieron nuevos tratados denominados “desiguales” con Inglaterra, Rusia y otras potencias, con la apertura de nuevos puertos al comercio y cónsules permanentes de aquellos países. Desde 1859, Yokohama fue el principal puerto de Japón, orientado al comercio con el extranjero (Trujillo, 2010, p.371; Tanco Armero, 1888, p. 63).

La llegada de extranjeros a Japón apresuró el decaimiento político del shogunato Tokugawa, pues internamente se desató un enfrentamiento e intrigas entre los shogunes que apoyaban el aislacionismo o el aperturismo, que terminó con la renovación del poder absoluto político y religioso del nuevo emperador Meiji, partidario de la modernización nipona, al fallecer su padre Komei en 1868. Período conocido como Restauración Meiji (1868-1912) con cambios significativos en lo económico, social y militar (Laborde, 2011, pp. 119-120).

Una medida del Mikado fue cambiar el nombre de la capital de Edo a Tokio y convocó a una asamblea, proclamando el destronamiento del shogunato, tomando las riendas del gobierno y dando fin a la antigua política. Los daimios y los samuráis fueron despojados de sus privilegios. De esta manera, el poder central fue del emperador Mutsuhito, ejerciéndolo por medio del consejo de estado y los ministros. Los extranjeros podían desplazarse por el país hasta cierto límite, permitiéndoles habitar e incluso tener propiedades en Tokio, Osaka, Kobe, Nagasaki y otros lugares (Tanco Armero, 1888, p. 129). La Revolución Industrial se hizo sentir en Japón con la introducción del ferrocarril de Shimbashi (Tokio) a Yokohama, que fue inaugurado en 1872, el de Osaka a su puerto, Kobe, en 1874, el de Kioto a Osaka en 1877 y el de Kioto a Otsu en 1880 (Traganou, 1997, p.17).

De esta manera, en el período de transición del shogunato de Tokugawa a la restauración del Mikado se abrió Japón al mundo occidental y los exploradores europeos, especialmente los británicos, lo recorrieron. Los resultados fueron las primeras guías de viaje, dirigidas al viajero inglés burgués que tenía capacidad económica y tiempo para hacerlo. Estas guías contenían mucha más información de sitios a visitar que en los diarios y novelas de viajes. Dos de las primeras guías de Japón fueron publicadas en los dos primeros años de la década de 1880 del

siglo XIX. En 1880 salió a la luz Keeling, *Tourists' Guide to Yokohama, Tokio, Hakone, Fujiyama, Kamakura, Yokoska, Kanozan, Narita, Nikko, Kioto, Osaka*, Tokio: Sargente, Farsari and Co., y la segunda del diplomático erudito en temas japoneses Ernest Mason Satow, con colaboración de Hawes en 1881, y se llamó *A handbook for Travellers in Central and Northern Japan Being a Guide to Tokio, Kioto, Osaka and other cities*.

El papel de las guías de viaje fue determinante para la propagación de lugares no tan conocidos de Japón, dirigidos a viajeros ingleses. Estas guías daban consejos certeros y actualizados sobre los requisitos para desplazarse por Japón y los permisos necesarios para hacerlo. El viajero podía ir donde quisiera, pero hasta ciertos límites establecidos en los tratados en los puertos abiertos y ciudades de Yokohama, Hiogo (Kobe), Tokio, Osaka, Niigata, Hakodate, isla de Sado, Shimonoseki y Nagasaki. En estas ciudades pronto se desarrolló una hostelería que recibía a los extranjeros y cobraba por desayuno, cama y cena, y solía entregar un recibo de los gastos.

Keeling, en su guía de viaje de 1880, fue la primera guía de viaje de Japón, pues en la década de 1870 del siglo XIX habían aparecido guías de viajes a lugares específicos, como Nikko, del erudito Satow en 1875. La guía de viajes de Keeling estaba dirigida a viajeros que tenían un número limitado de días para visitar el país. La prohibición de ir más allá de los límites establecidos en el tratado sin pasaporte estaba vigente. Esta guía estaba realizada para acompañar al viajero en su viaje, por lo que tenía un pequeño glosario de palabras japonesas y su traducción al inglés. Además, identificaba diez caminos en Japón que eran: Tōkaidō (camino del mar del este), Yōshindō (camino oriental del interior), Saikaidō (camino del mar occidental), Nankaidō (camino del mar del sur), Hokkaido (camino del mar del norte), Hakurikudō (camino del territorio norte), San'yōdō (camino de las montañas del sur), San'indō (camino de las montañas del norte), Nakasendō (camino en las montañas) y Koshiukaido (camino a Koshiu) (Keeling, 1880, pp.15-16). Las ciudades de Yokohama, Tokio y Osaka fueron contextualizadas históricamente, descritas físicamente, incorporando nuevos santuarios, templos a conocer y sitios de diversión que los turistas disfrutarían, como los baños públicos, los teatros, las luchas de sumo, los espectáculos de acróbatas y las casas de té con geishas.

El puerto de Yokohama era una ciudad donde vivían extranjeros de todas las nacionalidades y tenía conexión férrea con Tokio. Algunas excursiones populares a realizar desde Tokio eran la visita al volcán Fujiyama, los onsen o baños termales de Hakone, el santuario de Nikko y otros lugares. Kioto era una ciudad de templos, palacios y entretenimiento, pero había que sacar un pasaporte para ingresar a la ciudad. Los turistas tenían dos maneras de llegar a Kioto desde Tokio: la primera era tomar la ruta terrestre de Tokaido (camino del mar interior) o embarcarse en Yokohama en un barco de vapor de la empresa Mitsubishi o cualquier otra para Kobe, puerto de Osaka, que duraba 36 horas, y de ahí tomar un tren a Kioto. La ruta más popular era la Tokaido para disfrutar de los paisajes tradicionales japoneses. La parte europea de Kioto era el barrio de Maruyama, donde estaban los hoteles, guías y el transporte, ubicado cerca de una colina que servía de mirador de la ciudad y sus suburbios, llamado Shogunzuka (tumba de los shogunes). Desde allí, se veía el Palacio Imperial (Omiya Gosho), el Jardín Atagoyama-Kinkaku-ji, la Pagoda Tō-ji y la estación de tren. Kioto era una ciudad animada con fiestas tradicionales, teatros y geishas. Nara era un santuario muy visitado desde Kioto, al igual que el Lago Biwa, cerca de la ciudad de Otsu. De Kioto a Osaka se llegaba por tren, que era la ciudad del comercio y de los establecimientos de té y seda. Asimismo, de Osaka a Kobe se llegaba por tren (Keeling, 1880, pp.1-92). El sistema ferroviario hizo más fácil y rápido el desplazamiento entre las ciudades y facilitó la vida de todos los que lo usaban, sobre todo, de los viajeros extranjeros.

La otra guía de viaje de todo Japón fue la de Ernest Mason Satow y A. G. S. Hawes, publicada en 1881. Este explorador era un cónsul inglés que tenía la potestad de internarse por el país. Este libro informó a sus lectores que, para viajar más allá de los límites del tratado de Japón e Inglaterra de 1868, era necesario provisionarse de un pasaporte expedido por las autoridades japonesas, previo pago de una tarifa. Los ciudadanos británicos podían solicitarlo al consulado o directamente en Hyogo, capital de Kobe, para ir a Kioto, Nara y el lago Biwa. El mismo procedimiento era aplicable a las personas de otras nacionalidades. Para visitar otros lugares del país se solicitaba al cónsul un pasaporte, indicando el tiempo de permanencia y el objetivo del viaje, que solo podía fluctuar entre salud o investigación científica. Al terminar el viaje, el pasaporte debía ser devuelto al consulado que lo entregó. No se cobraba ninguna tarifa, excepto

Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

por la emisión de pasaportes locales. Previamente al viaje, esta guía aconsejaba consultar diarios de viaje, libros de historia y otro tipo de literatura y proveerse de mapas. Además de la guía, debía llevar equipaje ligero, pues ya existía una empresa que enviaba el equipaje a los destinos intermedios y finales, indicándolo con días de anticipación para rebajar los riesgos de demora. Turistas que solo buscaban visitar los complejos turísticos habituales, como Hakone, Miyanoshita, Nikko y Kioto, no tendrían problemas porque la hostelería al modo occidental ya estaba establecida, pero los turistas que se interiorizaran en el país, en las montañas, sí deberían proveerse de provisiones, velas, candelabros y, en cuanto a la bebida, era aconsejable beber té chino (Satow, 1881, pp. XII- XVIII).

Esta guía describía minuciosamente el patrimonio monumental de las ciudades niponas, indicando cómo llegar y la distancia entre algunos edificios que consideraba importantes, sugiriendo excursiones a realizar desde una ciudad; por ejemplo, de Tokio a sus alrededores. El tren popularizó nuevos lugares por su fácil acceso. Esta guía aconsejaba lugares para pescar, para observar la floración primaveral de los árboles, para apreciar templos budistas y santuarios sintoístas y sus jardines, y la manera de regresar a la capital. Desde 1859, Yokohama creció de una aldea de pescadores a una ciudad moderna con muchos hoteles que albergaban a extranjeros, al ser la entrada a Japón. Tenía consulados, prefecturas, bancos, compañías de barcos de vapor, iglesias católicas y protestantes, jardines y baños públicos, tiendas de cerámicas, la aduana, la oficina de correo y el telégrafo. Desde Yokohama salían barcos para visitar los alrededores o para salir del país. Esta guía aconsejaba ir a Kamakura e Isoshima desde aquel puerto. Para ir a Kioto aconsejaba tomar la ruta de Tokaido que empezaba en Nihonbashi en el centro de Tokio, pero desde la apertura del tren, Kanagawa se convirtió en el punto inicial. Esta ruta permitía apreciar hermosas vistas del volcán Fuji y del monte Oyama y estaba en gran parte nivelada y en buen estado; discurría por villas y templos o de fácil acceso a ellos, con casas de té y tabernas de estilo europeo. A los extranjeros, una vez que los dejaron entrar al interior de Japón, empezaron a dar cada vez más información de nuevas rutas a seguir porque este país estaba saturado de historia y mitología que estaba enredada en su geografía y paisaje (Akiyama, 1937, p. 21).

Nicolás Tanco Armero y los viajes por el interior de Japón en el siglo XIX después de la apertura del Japón al mundo

El viajero decimonónico cuyo viaje por Japón se va a analizar es Nicolás Tanco Armero. Este escritor nació en 1830 y residió en distintas ciudades, como Nueva York y Lima, y conoció otras en sus viajes, por lo que puede ser considerado un cosmopolita. Viajó a China para traer coolies a Cuba y al Perú, y el resultado de ese viaje fue un libro titulado *Viaje de Nueva Granada a China y de China a Francia* (1861) (Hincapié, 2010, p. 27). Después, emprendió otro viaje a China y en 1869 regresó a Bogotá. Su viaje a Japón fue probablemente entre 1880 y 1881, pues en su relato de viaje *Recuerdos de mis últimos viajes. Japón*, publicado en la década del ochenta del siglo XIX, solo consignó los tres primeros dígitos de aquel año. Después de este viaje estuvo en Perú porque fue nombrado ministro plenipotenciario en 1888 donde murió en 1890 (Caballero Daza, 2016, p. 14).

Nicolás Tanco se embarcó en el buque *América* de la compañía Pacific Mail que iba de California al puerto de Yokohama, Japón. La travesía por el océano Pacífico duró veintitrés días y fue un viaje largo, en compañía de misioneros, científicos, viajeros aventureros, contrario al que se realizaba de América a Europa o viceversa, cuyo trayecto era corto y frecuente, ya fuese por negocios o por placer, con multitud de paseantes o turistas (Tanco Armero, 1888, p. 58). El viaje hacia Japón generó un temor no infundado en nuestro viajero por los probables peligros acaecidos en un océano no tan transitado y tan grande como el Pacífico, ya que ese mismo barco en que navegó, cuatro meses después se incendió, muriendo todos sus pasajeros (Tanco Armero, 1888, pp. 55-56).

En la segunda mitad del siglo XIX, estos viajes en barco a lejanas y desconocidas tierras eran para intrépidos, hombres de ciencia que iban a hacer exploraciones en tierras desconocidas o tratar de hacer descubrimientos para beneficio de la humanidad, misioneros y asiáticos que retornaban a su patria, pero también para hombres de negocios (Tanco Armero, 1888, pp. 58-59). Desde el barco, nuestro viajero observó el monte Fuji, que destacaba en el paisaje portuario de Yokohama.

Paula Ermila Rivasplata Varillas

En tierra, lo primero que hizo fue ir a la aduana para la inspección y recabar el permiso de entrada a Japón. Se hospedó en el famoso Grand Hotel, destruido en el terremoto de 1923 (Blasco, 1924, pp. 172-184).

Los viajeros burgueses sabían que para hacer más llevadero su viaje tenían que llevar cartas de presentación, dirigidas a las principales casas de comercio y de crédito para sus gastos. Nicolás Tanco Armero las presentó en Yokohama a los señores Marschall y compañía para que facilitaran su estadía. Negoció una letra para tener fondos (Tanco Armero, 1888, pp. 63-65).

En la segunda mitad del siglo XIX, una manera de ir de Yokohama a Tokio fue utilizando el ferrocarril. El primer tramo del ferrocarril iniciaba en la estación de Shimbashi en Tokio con dirección a Yokohama, la cual se inauguró en 1872 (Traganou, 1997, p.19). Tokio se había convertido en la residencia del Mikado bajo el nombre de Meiji desde 1869. En aquel entonces, Tokio era una ciudad extensa, pues las casas tenían jardines y huertas; destacaban los parques y jardines, y los castillos en su paisaje. Sin embargo, era una ciudad expuesta a terremotos, incendios y pestes que diezmaron varias veces su población, siendo los más famosos hasta entonces los de 1855 (Tanco Armero, 1888, p. 144).

En la segunda mitad del siglo XIX, las zonas más atractivas para visitar en Tokio por el viajero extranjero eran dos colinas. La primera, la colina Atagoyawa, ubicada en el barrio de Shiba cerca de los santuarios de los shogunes, desde donde se podía ver los fuertes de Shinagawa, lugar favorito de los japoneses para reunirse y departir entre familiares y amigos. La segunda era la colina de Ueno por su museo, que era considerado, en aquel entonces, el más famoso de Japón, con secciones de arqueología, vestidos y armas. Todo exhibido y protegido en armarios con vidrieras. Otras distracciones fueron visitar monasterios, templos y palacios de los señores feudales. Nuestro viajero, Nicolás Tanco Armero, utilizaba el término “turista al vapor” (Tanco Armero, 1888, p.161), refiriéndose a aquellos viajeros que se valieron de los barcos de vapor y de la revolución del transporte para desplazarse por el mundo y que daban vueltas por las ciudades con guías de viajes. De entre todos estos turistas destacaban los ingleses que, con sus guías de John Murray y otros, visitaban todo lo que les proponían estos libros de viajes (Murray, 1891, p. V). Según Tanco, estos turistas tenían un tiempo limitado para echar una simple ojeada a los lugares que visitaban, recorriendo todo a la carrera, por lo que no disfrutaban del viaje; al querer abarcar lo más posible de los sitios indicados en sus guías, en poco lapso de tiempo. Según Tanco, este tipo de viajero era diferente del que se tomaba el tiempo para investigar y estudiar el lugar donde se dirigía, previamente, visitando lo justo y necesario. Consideraba que los dos factores principales para viajar eran tiempo y dinero para conocer un lugar bien, y que no necesitaba una guía impresa, aunque sí un cicerón o guía local que lo acompañara y le explicara lo que iba encontrando en su recorrido (Tanco Armero, 1888, p. 162).

El viaje de Tanco Armero al interior de Japón a través de las rutas de Tokaido y Nakasendo

En la segunda mitad del siglo XIX, para internarse en Japón había que tener un pasaporte y proveerse de movilidad, no habiendo otro medio que los carruajes a mano, jalados por un ser humano. El viajero asumía los riesgos, pues no había seguridad. Ante esta situación, utilizó una carta de presentación del ministro americano en el Perú, Li Settle, que presentó a la autoridad consular, la cual consiguió el permiso y le hizo el itinerario de excursión, ofreciéndole un acompañante. Finalmente, consiguió dos carruajes, jalados cada uno por un hombre, llevando consigo ropa y comida. Su itinerario era viajar siguiendo el litoral y a través de las montañas, siguiendo la ruta de Tokaido y el sendero Nakasendo. La primera era la más frecuentada y tenía más servicios a lo largo del camino que la segunda. Pero esta última tenía paisajes renombrados por su belleza de lagos, montañas y árboles longevos en las provincias de Mino y Omi. Precisamente, la ruta Nakasendo fue la que siguieron al iniciar este viaje. Partieron de la extensa ciudad de Tokio, demorando dos horas en salir de ella. Pasaron por huertas, casas de campo, bosques y paraban de tanto en tanto para que los jaladores descansaran y comieran. Llegaron a Okegawa, un límite geográfico para los extranjeros, quienes no podían ir por donde quisieran e internarse por rutas locales. En aquel lugar pasaron la noche en una finca particular y comieron. Servicios que eran recompensados según la voluntad del viajero. Japón solo tenía hoteles para viajeros en las ciudades importantes.

Viajando por las rutas de Japón. Diferentes experiencias de viajeros desde el siglo XVII a comienzos del siglo XX

En Sakamoto tuvo que presentar su pasaporte al hostelero, quien lo llevó a la oficina de policía para sellar el pase o visa y le obligó a entregar una propina de adelanto al hotel que lo iba a recibir. Desde este lugar, el terreno se hizo ondulado con subidas y bajadas. Llegaron cerca de un santuario y al volcán Asama (Tanco Armero, 1888, p. 199). Un viaje que era frecuentado más por locales que por turistas extranjeros fue el que realizó este viajero en el interior de Japón. Vio en el camino toros que parecían búfalos, utilizados en la labranza y en las sementeras de arroz. También cultivaban la morera, que era el alimento del gusano de seda, generando la materia prima fundamental para la industria más importante de Japón en aquel entonces. Así mismo, las frutas eran escasas, a excepción del kaki. Llegaron a Shimosuwa, que era una zona de aguas termales donde personas de ambos sexos tomaban baños públicos desnudos, frente al lago Suwa. En aquel paraje visitó una alberca de aguas minerales. En algún lugar encontraron hoteles llenos y en otros no existían, acomodándose incluso en los pasadizos de hoteles con aforo completo para pasar la noche. Pasaron el río Kiso en barcaza y otros, en botes. En otoño, los matices de las hojas embellecían el paisaje y las flores lo aromatizaban, destacando el perfume de las camelias, rosas y azucenas. Finalmente, llegaron a Maihara, al lado del lago Biwa, que cruzó con un barco de vapor para llegar a Otsu donde se dejó guiar por un hostelero para pasar la noche en su hotel (Tanco Armero, 1888, p.208). Al día siguiente tomó un ferrocarril para llegar a Kioto (Matsuo, 1992, p. 59; Traganou, 1997, p.19).¹ Hasta entonces ya había pasado una semana desde que partió de Tokio. Nuestro viajero terminó la ruta de Nakasendo al llegar a Kioto.

A partir de Kioto empezaba la ruta de Tokaido, que era una que seguía el litoral que daba al océano Pacífico. Esta ciudad, también llamada la Santa, está atravesada por el río Kamogawa y tenía hermosas casas, templos budistas, santuarios sintoístas, parques coronados por palacios amurallados, destacando el del Mikado, que se podía visitar solo con permiso del gobernador de la ciudad (Akiyama, 1937, p.28). La próxima parada de este viajero fue Osaka, centro neurálgico del comercio del sur y del oeste del país a través del tren de Kioto a Osaka, que estuvo operativo desde 1877 (Traganou, 1997, p.19). Algunas de las características de esta ciudad eran los canales, las barcas que los surcaban, los puentes que los atravesaban, sus templos y santuarios. En particular, destacaba un castillo amurallado y una fundición de cañones dirigida por ingleses, y un museo. El teatro en Osaka tenía funciones continuas desde las seis de la mañana hasta medianoche, donde a la par que se disfrutaba el espectáculo, se comía y bebía. Todos los actores eran hombres, pues estaba prohibido que las mujeres actuaran. Los japoneses disfrutaban concurrir en espacios públicos a escuchar a los cuentacuentos, realizar gimnasia y observar luchas de sumo (Gómez Carrillo, 1906, pp. 175-179). Kobe era uno de los lugares donde los extranjeros podían residir y estaba frente al mar. De este puerto regresó a través de un barco de vapor de la compañía japonesa Mitsui-Bishi hacia Yokohama. Una travesía que duró 30 horas. Esta excursión por parte de las rutas de Nakasendo y del Tokaido duró diecisiete días. Este viajero permaneció en Japón un mes y se embarcó en Yokohama en un barco de las Mensajerías Marítimas para regresar a Hong Kong, colonia inglesa de China.

Este trotamundos decimonónico disfrutó de las bondades de la Revolución Industrial, que los japoneses rápidamente incorporaron en su país. Utilizó los barcos de vapor para cruzar el Pacífico y para desplazarse del puerto de Kobe a Yokohama. La línea férrea estaba operativa desde la década de 1870 del siglo XIX y pudo utilizarla de Tokio a Puerto Yokohama, Otsu a Kioto y Kioto a Osaka. Sin embargo, buscaba el Japón tradicional que le podía proporcionar la ruta interior de Tokio a Kioto, la Nakasendo. Los viajeros podían vivir en ciudades que el gobierno japonés había determinado como los puertos de Yokohama y Kobe, y podían viajar por el país sacando un permiso y solo en las rutas formalmente establecidas, principalmente por las rutas de Tokaido y Nakasendo, teniendo prohibido circular por otras rutas locales.

Impresiones de Japón de algunos viajeros a través de la ruta de Tokaido a comienzos del siglo XX. Los casos de Enrique Gómez Carrillo y Vicente Blasco Ibáñez

La ruta de Tokaido era factible realizarla a través de ferrocarriles desde la segunda mitad del siglo XIX. Un año después de la apertura de Japón al mundo en 1868, se debatió la construcción de

¹ Esta ruta del tren Otsu a Kyoto se había inaugurado en julio de 1880.

una vía férrea paralela a la ruta de Tokaido, pero las autoridades temían que fuese atacada fácilmente por los extranjeros. Por lo que se propuso construirla paralela a la ruta Nakasendo que iba al interior del país. Sin embargo, esta ruta era más difícil y cara de asumir, por lo que se volvió al proyecto inicial y se concluyó la ruta férrea del Tokaido, desde Shimbachi (Tokio) a Kobe en 1889, que fue muy utilizada por locales y viajeros extranjeros (Traganou, 1997, p. 19).

A comienzos del siglo XX, el escritor Enrique Gómez Carrillo pudo disfrutar del sistema férreo que iba paralelo a la ruta de Tokaido. Esta experiencia la escribió en un libro que lleva por título *De Marsella a Tokio. Sensaciones de Egipto, la India, la China y Japón*, en 1906. Una parte del libro trata sobre sus experiencias en Japón. Este escritor llegó después de la guerra con Rusia (1904-1905) y se encontró con un país en el que el ardor bélico no había decaído, a pesar de que la guerra ya había terminado. El tratado de Portsmouth, con el que finalizó aquel enfrentamiento bélico, fue mal recibido en Japón, pero aceptado por ser una orden del emperador. Fue testigo del creciente imperialismo japonés que se hacía sentir a través de un ferviente chauvinismo. En este contexto histórico, Gómez Carrillo desembarcó en Yokohama y la descubrió cosmopolita como debía de ser, pues era una ciudad creada para tal fin, para los negocios y el comercio. Sus edificios albergaban oficinas, agencias de vapores y trenes, almacenes y bancos. Una caleta de pescadores había sido transformada en un puerto marítimo pujante, solo por la insistencia estadounidense de querer comerciar con Japón. En Yokohama, el puerto natural de la Antigua Edo, Tokio, que el Mikado había convertido en sede de gobierno japonés, todo estaba escrito en inglés (Gómez Carrillo, 1906, pp. 139-143).

Sin embargo, este viajero llegó en una etapa de transición porque a comienzos del siglo XX, la gente en Japón usaba aún el rickshaw, que era un vehículo que hacía de taxi a los viajeros, jalado con la fuerza de un ser humano, las mujeres llevaban kimono en las calles y los varones lo combinaban con ropa occidental. Casi todos los japoneses usaban lentes, pues se convirtieron en una necesidad, además de la sombrilla y los zuecos de madera. En las grandes ciudades, las mujeres llevaban el torso desnudo para alimentar a sus bebés y los marineros podían llevar solo un taparrabos. La vida se desarrollaba en las calles, donde las mujeres cocinaban en la parte externa de sus casas de cartón y madera y los niños jugaban, y pequeños botes, cargados de mercaderías que ofrecían al paso, recorrían los canales. De esta manera, las actividades económicas eran desarrolladas en las calles donde sus habitantes competían por el uso del espacio, incluso por el alumbrado público (Gómez Carrillo, 1906, pp. 143-188). En la primera década del siglo XX, este viajero se percató de que el japonés tenía un alto sentido del deber, de la lealtad y de la justicia, del patriotismo y de la religión. En aquel entonces, empezó a exteriorizarse un sentimiento desarrollado durante el enclaustramiento de que Japón era el centro del mundo (Gómez Carrillo, 1906, p. 215). Incluso, notó que el heroísmo estaba por encima de todas las virtudes, así como el honor, aunque también destacaba su cortesía (Gómez Carrillo, 1906, p. 207, pp. 335-367). La cultura patrimonial de Japón estaba concentrada en un museo que era el principal del país ubicado en el parque Ueno, que destacaba por las exposiciones de armas, de seda y de laca. La gente hacía gimnasia al aire libre y bailaba danzas a los dioses en Nikko. Así, este viajero advirtió que los casi dos siglos y medio de reclusión habían hecho desarrollar en ellos un gran apego a su cultura, pero se estaban abriendo al presente y al futuro, sin olvidar sus raíces.

A cinco años de finalizada la Primera Guerra Mundial, el escritor Vicente Blasco Ibáñez realizó un viaje alrededor del mundo entre el 15 de noviembre de 1923 y el 27 de marzo de 1924, en el buque *Franconia* de la American Express junto con trescientos viajeros. El barco estaba muy bien equipado y tenía entretenimiento variado: cine, conferencias, bailes, deportes, música y comida gourmet. Este viaje incluyó a Japón en una de sus paradas. Varios académicos e intelectuales fueron contratados para impartir clases, con proyecciones cinematográficas de los países que desembarcarían. Estos viajeros estaban al tanto de lo que pasaba en el mundo a través del telégrafo.

El *Franconia* llegó al puerto de Yokohama en diciembre de 1923, a pocos meses del gran terremoto del 1 de septiembre de aquel año que destruyó Tokio y su puerto. El volcán Fujiyama, al dominar el paisaje, fue lo primero que le llamó la atención, así como los suaves colores del arco iris al salir el sol, que le recordó la pintura japonesa (Blasco, 1924, p. 172). Acto seguido, la realidad le ubicó en el contexto en el cual se hallaba esta parte de Japón, destruida por el terremoto que ocasionó múltiples muertes y destrucción de su infraestructura, algunos edificios

emblemáticos como el Gran Hotel de Yokohama, los teatros, cinematógrafos y salas de té. Y lo que quedó en pie fue arrasado por los incendios. En este contexto, este escritor recorrió lo que quedaba de Yokohama con la ayuda de un porteador de coche de un solo asiento de ruedas altas que le servía, también, de guía en los templos y almacenes. La desolación, la destrucción y la muerte eran las características de esta ciudad puerto.

En automóvil, Kamakura fue su próxima parada para conocer el Daibutsu o Gran Buda. En el trayecto al lugar, admiró los bancales de arroz y observó a los campesinos, niños y bebés cargados en la espalda de sus madres o hermanas. Lamentablemente, no pudo ingresar al interior del buda porque estaba clausurado por el reciente terremoto. Antes de caer la noche, en la colina inmediata visitó el templo de Kannon, la diosa de la misericordia, el jardín y alguna casa de té.

En tren, llegó a Tokio en media hora en un vagón de primera clase, pero atestado de pasajeros, arribando a una de las varias estaciones de la capital donde fue recibido por representantes y estudiantes de la Universidad de Tokio. Parte de la ciudad estaba destruida por el terremoto, sobre todo los barrios pobres, como la explanada de Hifukusho y Yoshiwara, pero la vida continuaba con todo su frenesí en la capital. Ese día, 31 de diciembre de 1923, los japoneses intelectuales, literatos y traductores agasajaron su presencia, entre los cuales estaba Natsume Sōseki.

En tren, llegó a Nikko con guía para conocer la Sagrada Montaña con su arboleda centenaria donde está el santuario fúnebre más suntuoso de Japón de los dos shōgunes Tokugawa Ieyasu y Iemitsu que engrandecieron Japón y establecieron un período denominado Edo, de relativa paz, progreso económico y afianzamiento cultural. En Nikko como en cualquier lugar de Japón, había numerosos templos budistas y santuarios sintoístas, pero en este caso se edificaron en memoria del primer shogun. La belleza paisajística y sonora de los distintos sonidos del agua en el ambiente transmitía paz y seguridad: “Canta el agua por todas partes. El recuerdo de Nikko queda en la memoria acompañado de una orquesta ruidosa de arroyos temblones” (Blasco, 1924, p. 250). Un río separaba al pueblo del santuario, unidos por dos puentes: uno de peregrinos y otro de uso exclusivo del rey.

El camino hacia el templo escalonado de Ieyasu estaba sembrado de linternas y pequeños budas o diosas de la misericordia de granito, cubiertos de musgo, pagodas y templos menores, camuflados en la arboleda de donde salía el sonido de cánticos de los bonzos. Dos divinidades terribles resguardan la entrada al mausoleo de Ieyasu y filas de torii. Ante la puerta, de día, se encontraron una serie de explanadas con templos y pagodas y, en la cima, el mausoleo del primer shogun de la familia Tokugawa. La montaña sagrada es, también, mausoleo del segundo shogun de esta familia y zona donde se realizaban rituales sintoístas y budistas con plegarias y bailes sagrados, destinados a aquellos prohombres. Blasco Núñez pernoctó una noche en el Hotel Kanaya, visitó casas de antigüedades, el mausoleo y se despidió de Nikko, recorriendo en rickshaw el camino de los criptomeros para ir a la estación ferroviaria. Un paisaje arbóreo de cedros de trescientos años de antigüedad que flanqueaba durante cuarenta kilómetros la entrada o salida del mausoleo de Nikko. Un espectáculo único y temporal de pronta desaparición (Blasco, 1924, pp. 274-275).

En tren de Nikko a Tokio, visitó con guía el templo budista Sengaku-ji donde encontró las tumbas de los 47 samuráis que ofrendaron sus vidas a su señor. Esa misma noche tomó un tren nocturno hacia Kyoto (Akiyama, 1937, pp.19-20). Al amanecer, visitó con guía algunas pagodas de distintas sectas budistas y santuarios sintoístas. Uno de ellos fue el que visitó fray Francisco Javier entre 1549 y 1550, también el gran palacio real donde se celebraban las coronaciones, el palacio de verano, el templo de los treinta y tres mil dioses y sus jardines. Para llegar a la pagoda Toji había que atravesar calles que concentraban la esencia de las tradiciones japonesas. Pocos europeos circulaban por aquellas calles y canales, y los más de ellos en rickshaws y automóviles, pero rara vez caminando, y fue lo que este escritor y sus acompañantes hicieron: recorrieron sin guía un barrio de diversión con casas donde trabajaban geishas, teatros de funciones interminables desde el amanecer a la medianoche donde además se comía y bebía, y cinematógrafos. El Gran Hotel fue donde se albergó de estilo japonés, pero administrado a la occidental. Se trataba de un hotel moderno, de los pocos que en aquel entonces existían en Japón, pues en el interior, en lugares no tan concurridos por turistas extranjeros, el albergue dependía de la buena voluntad del dueño y se le pagaba de manera disimulada al partir, tal como había sido por siglos.

En tren, Blasco Ibáñez y sus acompañantes fueron de Kioto a Nara, capital medieval de Japón desde 710 a 784, donde por primera vez floreció el budismo y fue la parte más oriental del comercio de la seda. También pasaron por Uji, principal mercado de té de Japón. En aquel entonces, Nara tenía un parque sagrado con árboles centenarios y cientos de ciervos que podían ser alimentados por los peregrinos con las galletas que vendían. Otros animales considerados sagrados eran los peces y el caballo blanco. Pernoctó en el Gran Hotel de Nara a orillas de un lago, que incluso ofrecía espectáculos con los ciervos, previo pago. También destacaba la fiesta de linternas en los torii o puertas sagradas en las diversas colinas del parque de Nara, en el que la noche tomó una apariencia única y sobrenatural. En las liturgias realizadas en las pagodas, se realizaba una danza sagrada sintoísta.

De la estación ferroviaria de Nara, se dirigió a Osaka, la ciudad moderna, comercial e industrial de Japón, con edificios, telégrafos, teléfonos, pero también con canales donde circulaban sampanes que llevaban personas y mercaderías a Kobe. Continuaron el viaje en tren a lo largo de las costas del mar Interior. Aquel paisaje marino de islas, promontorios, canales, cabos, golfos le recordaba las estampas japonesas, comprobando que no eran exageraciones sino la realidad. El tren pasó por el castillo de Himeji. Descendieron del tren cerca de la isla de Myjajima, famosa por su puerta sagrada o torii frente al mar y los ciervos con santuarios sintoístas y templos budistas. Finalmente volvieron a tomar el tren para Simonoseki para tomar un barco que lo sacara del Imperio del Sol Naciente (Blasco, 1924, p. 320).

El viaje por Japón del escritor Blasco Ibáñez comprendió Yokohama, Tokio, Nikko, Kioto, Nara, Osaka, la isla de Myjajima y el puerto de Simonoseki. Evidentemente lo realizó todo en vía férrea, siguiendo la ruta de Tokaido y en tren siguiendo la ruta Kosshu Kaido hasta salir de la isla principal de Japón, Honshu del archipiélago japonés.

Conclusiones

Desde el siglo XVII, los japoneses se desplazaban por su territorio por rutas populares y controladas por el gobierno, y otras más locales que necesitaban, a veces, de guía para no perderse y visitar templos y santuarios famosos por su belleza y santidad. De entre todos, el camino de Tokaido era muy transitado y había postas de uso exclusivo para el correo real, y diversos tipos de mesones para proporcionar todo lo que necesitara el viajero, como comida, avituallamiento y lugares para dormir. Poderosos señores transitaban en grandes comitivas, comerciantes, caminantes pobres y todos eran atendidos. A lo largo de los principales caminos japoneses, como Tokaido y Nakasendo, se desarrolló un comercio de venta de productos muy activo y de mendigos pedigüños. Estos caminos conectaban Osaka, Kioto y Tokio. Uno por el litoral y otro por el interior.

El norte y oeste de Japón tenía sus caminos oficiales, pero no eran tan concurridos, ofreciendo guías o cicerones para orientar a los viajeros para llegar a lugares más específicos, y las casas en el camino cumplían su función de proveedores de techo a cambio de un pago, según la voluntad del viajero.

Para el análisis de los caminos por Japón en este siglo XVII, se han utilizado dos obras, una de un poeta japonés, Matsuo Basho, y otra de un médico germano, Engelberto Koempfer. El poeta japonés viajó por sitios difíciles de acceder, siguiendo el peregrinaje de poetas antiguos para ver paisajes sagrados y únicos por su belleza, que incluso para un local era peligroso alcanzar, por lo que a algún santuario no logró llegar, retrocediendo y yéndose de largo. Este viajero utilizó la hospitalidad japonesa para conseguir albergue, aunque algunos lugares ya tenían mesones donde satisfacer sus necesidades, y todo servicio debía ser pagado. Por otro lado, el viajero germano viajó dentro de una comitiva de la Compañía Oriental Neerlandesa en un viaje programado, controlado y diseñado por las autoridades niponas por tierra y por mar, siguiendo tres rutas desde la isla Dejima hasta la ciudad de Edo. La primera, la ruta de Sakaido (camino de las tierras occidentales) en la isla Kyuchu, una ruta marina por el mar interior y la ruta de Tokaido (camino del mar del este) desde Osaka para terminar en la Tokio actual. Esta última ruta era muy concurrida por todo tipo de gente y estaba preparada para ofrecer el avituallamiento que requiriese, por lo que había mucha actividad comercial. La diferencia entre ambos viajeros era que el poeta japonés tenía la libertad de desplazarse por todo Japón, sorteando todo tipo de

peligros e inclemencias climáticas al peregrinar por sitios de difícil acceso y sin rutas definidas. Mientras que el viajero europeo iba escoltado por representantes japoneses, sin posibilidad de explorar, y solo desplazarse por caminos permitidos, operativos y concurridos.

Al abrirse Japón al mundo occidental desde 1868, solo se permitió que los extranjeros transitaran por determinados caminos, llevando un pase o salvoconducto obtenido a través de cónsules. La Revolución Industrial trajo los ferrocarriles y otros tratados de circulación interna por el país que permitieron a los extranjeros conocer más zonas de Japón, que fue visualizado a través de las guías de viaje del país al completo que aparecieron a solo doce años de su apertura al mundo occidental, elaboradas por exploradores que habían tenido acceso al interior, como eran los cónsules, comisionados militares y otros. De esta manera, los viajeros extranjeros ya no solo iban a algunos templos y santuarios famosos como el mausoleo de Nikko de los fundadores de la familia Tokugawa o al santuario de Nara famoso por sus ciervos y templos, sino que tuvieron la posibilidad de conocer otros lugares que no estuvieran en las rutas vehiculares y del ferrocarril, previo permiso a las autoridades correspondientes.

Si bien en un comienzo solo recorrían algunos templos y pagodas de Kioto que estaban cerca de la estación ferroviaria en la ciudad y la calle de diversión del pueblo, paulatinamente fue abriéndose el territorio a los extranjeros con la ayuda de las guías de viaje y de la modernización del transporte. Sin embargo, aún era extraño para los lugareños en Kioto observar la presencia de extranjeros occidentales que recorrieran a pie su ciudad en 1923, pero cada vez era más frecuente que los viajeros se mezclaran con los naturales, al incrementarse la actividad hotelera. Otros lugares abiertos al turismo eran Yokohama, Tokio, Osaka y Kobe, donde había grandes hoteles a la occidental, automóviles, cinematógrafos, telegramas y ferrocarriles. Todo lo cual convivía con rickshaws, geishas, ceremonias religiosas, baños públicos y bailes sagrados. En la segunda década del siglo XX, ya existían excursiones organizadas a estos lugares, bien sincronizadas y con un itinerario establecido, como fue el caso del que realizó el escritor valenciano Blasco Núñez Ibáñez.

Los guías de viaje desde finales del siglo XIX invitaron a los turistas a conocer otros sitios además de los emblemáticos. Estos libros se hicieron populares. Por ejemplo, hoy en día es impensable no conocer, si vas a Kioto, los palacios imperiales de Omiya, Sento, el castillo Nijo, los palacios de verano Katsura, Shugakuin; los santuarios sintoístas de Fushimi Inari Taisha, Arashiyama, Imamiya, Kitano, Kamo, conformados por Shimogamo y Kamigamo; los templos budistas Kinkakuji, Daitokuji, Hongwanji, Toji, Honkokuji, Kiyomizudera, Ginkakuji, Myōshinji, Yoshimine-dera, que está en Arashiyama y cerca de los bosques de bambú, la pagoda Yasaka Kamimachi; las calles Sannenzaka y Ninenzaka y el barrio Gion (Akiyama, 1937, pp.21, 188-189) (Millner, R. et al. 2017, pp.101-139).²

Actualmente Japón tiene muchas formas de desplazarse, destacando el tren. La ruta de Tokio, Osaka, Kioto, visitando Nikko y Nara es la que casi todos los turistas que viajan a Japón realizan. Se ha incorporado Hiroshima, que ha sustituido a Nagasaki por la complejidad de llegar a este punto. Gran parte de Japón es desconocido por los turistas extranjeros y siguen realizando lo que los viajeros extranjeros hacían desde el siglo XIX. Así y todo, la gran afluencia de la ruta de Tokaido por los viajeros locales en el siglo XVII, y el dinamismo económico que generó, continúa hasta hoy en día imparable.

Bibliografía

- Akiyama, A. (1937). *A Complete Guide to Kyoto*. Kyoto: Japan Welcome Society.
- Blasco Ibáñez, V. (1924). *La vuelta al mundo de un novelista*. Valencia: Prometeo.
- Caballero Daza, P. (2016). Presentación. En: Nicolás Tanco Armero. *Recuerdos de mis últimos viajes. Japón*. Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia.
- Gómez Carrillo, E. (1906). *De Marsella a Tokio. Sensaciones de Egipto, la India, la China y el Japón*. París: Garnier Hermanos.
- Hincapie, L.M. (2010). Pacific Transactions: Nicolás Tanco Armero and the Chinese Coolie Trade to Cuba, *Journal of Iberian and Latin American Research* 16(1), 27-41. DOI: <https://doi.org/10.1080/13260219.2010.487511>
- Keeling, W.E.L. (1880), *Tourists' guide to Yokohama, Tokio, Hakone, Fujiyama, Kamakura, Yokoska, Kanozan, Narita, Nikko, Kioto, Osaka*. Tokio: Sargente, Farsari and Co.

² En 1933, esta guía de Kioto consignaba la existencia de 389 santuarios y 1429 templos.

Paula Ermila Rivasplata Varillas

- Koempfer, E. (1777). Viaje de Engelberto Koempfer al Japón. En: A. F. Prevost y M. Terracina (traductores). *Historia general de los viajes o nueva colección de todas las relaciones de los que se han hecho por mar y tierra y se han publicado hasta ahora en diferentes lenguas de todas las naciones conocidas*. T. XVII. 1º Parte. Madrid: en la imprenta de don Juan Antonio Lozano.
- Koempfer, E. (1777). Viaje de Engelberto Koempfer al Japón. En: A. F. Prevost y M. Terracina (traductores). *Historia general de los viajes o nueva colección de todas las relaciones de los que se han hecho por mar y tierra y se han publicado hasta ahora en diferentes lenguas de todas las naciones conocidas*. T. XVII. 2º Parte. Madrid: en la imprenta de don Juan Antonio Lozano.
- Laborde Carranco, A. (2011). Japón: una revisión histórica de su origen para comprender sus retos actuales en el contexto internacional, *En-Claves del pensamiento* 5(9), 111-130. Recuperado de: <https://www.enclavesdelpensamiento.mx/enclaves/article/view/113>
- Matsuo, B. (1992). *Sendas de Oku*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Milner, R, Bender, A, McLachlan, C., Morgan, K. (2017). *Japan: Top Sights, Authentic Experiences*. Australia: Lonely Planet.
- Murray, J. (1891). *A handbook for travellers in Japan*, London: Kelly & Walsh, limited.
- Tanco Armero, N. (1888). *Recuerdos de mis últimos viajes: Japón*. Madrid: Imprenta de la Real Casa.
- Traganou, J. (1997). The Tokaido. Scenes from Edo to Meiji eras. *Japan Railway and Transport Review* 13, pp. 17-27. Recuperado de: https://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr13/pdf/fl7_tra.pdf
- Trujillo Dennis, A. (2010). Yokohama: cruce de miradas en el Japón Bakumatsu. En: P. San Ginés Aguilar(ed.) *Cruce de miradas, relaciones e intercambios*. España: Universidad de Granada.
- Sanz Guillén, A. M. (2022). Engelbert Kaempfer (1651-1716) y sus observaciones sobre Japón: estudio sobre su impacto e influencia en España durante la Ilustración, *Mirai. Estudios Japoneses* 6, 113-125. DOI: <https://doi.org/10.5209/mira.80215>
- Sanz Guillén, A. M. (2020). El viaje a Japón de Engelbert Kaempfer (1690-1692): dibujos y anotaciones sobre un país impenetrable, *Anales de Historia del Arte* 30, 361-382. DOI: <https://doi.org/10.5209/anha.72186>
- Satow, E. M. (1875). *The Guide book to Nikko*. Yokohama, Japan mail.
- Satow, E. M. y Hawes, A. G. S. (1881). *A handbook for travelers in central y northern Japan Being a guide to Tōkiō, Kiōto, Ōzaka and other cities*. Yokohama: Kelly & Co.
- Yao R. y Kametani, Y. (2020). Past and Present States of the 53 Tokaido Stations through the Utagawa Hiroshige's Ukiyo-e. *Science and Technology Reports of Kansai University* 62, 17-27. Recuperado de: <https://kansai-u.repo.nii.ac.jp/record/15886/files/KU-1100-20200320-02.pdf>

Recibido: 27/06/2025
Evaluado: 15/09/2025
Versión Final: 14/10/2025