

LA POTENCIA CULTURAL DEL TURISMO

La parte monográfica del presente número está dedicada a la temática relativa al Turismo, dentro del contexto de los estudios japoneses. En Japón ha habido siempre una larga tradición viajera, que se ha considerado un elemento clave en la generación de cultura. Esto, unido a su creciente importancia y a su papel como factor de conocimiento, intercambio cultural, progreso y desarrollo, ha propiciado el interés académico, cada vez más creciente, sobre este tema, tanto dentro como fuera de Japón.

El ejercicio del turismo altera nuestras perspectivas, acerca culturas y realidades distintas, modifica la percepción de la identidad, amplía nuestro mundo, obliga a variar nuestras leyes, acelera los intercambios y nos aproxima al otro, facilitando el entendimiento.

El objetivo principal de este monográfico, ha sido reflexionar sobre la forma en la que surgió el turismo en Japón y cómo se desarrolló a lo largo de la historia; su influencia en el avance del conocimiento y de la sociedad; conocer cuál es su papel actualmente y qué puede aportarnos, para un mejor conocimiento mutuo. Pero también queríamos aproximarnos al turismo, desde una perspectiva multidisciplinar. Entre otros ejemplos, presentamos trabajos que lo relacionan con el arte, la literatura, la arquitectura, la producción de objetos de recuerdo y su comercialización; con la religión, las peregrinaciones y el crecimiento económico, así como con las leyes y las iniciativas políticas, que condicionan su desarrollo.

A modo de introducción hemos solicitado al doctor Kuramoto Katsuhiko, profesor en el International Research Center for Japanese Studies (Nichibunken) de Kioto, una introducción a la concepción del viaje en Japón a lo largo del tiempo, que sirva para arrancar esta sección monográfica, y le agradecemos su contribución.

Nacimiento del viaje en Japón, tal como se refleja en diarios de viaje, desde el periodo Heian hasta el periodo Edo

Kazuhiro Kuramoto¹

Resumen. Actualmente, el viaje está firmemente enraizado en Japón, como una actividad lúdica. En la antigüedad, sin embargo, los desplazamientos se producían con motivo de los pagos de impuestos, que realizaban los campesinos, de los mensajeros entre una zona y otra, los traslados de los samuráis, para incorporarse a un nuevo puesto o los de los gobernadores locales, desde su provincia a la capital. El viaje de placer, se desarrolla en el periodo Edo. En este caso, la literatura de viajes nos sirve para

¹ International Research Center for Japanese Studies.
dr.kazz@citrus.ocn.ne.jp

analizar cómo cambió la percepción del viaje entre los japoneses y para mostrar que esos escritos cimentaron la base para que el viaje se considerase un pasatiempo.

Palabras clave: Literatura de viajes; *meisho*; Tōkaidō.

[en] Birth of Travel in Japan: ‘Travel’ along the Tōkaidō

Abstract. Travel is well-established nowadays in Japan, as a form of enjoyment. In ancient Japan, however, the movement of people was largely for the paying of taxes in the capital, the comings and goings of messengers and, amongst others, the back and forth of provincial governors between their posts and the capital. Travel, as a form of enjoyment, developed mainly in the Edo Period. I will use travel literature to analyze how Japanese perceptions of travel have changed, and to show how those records provided the basis for considering travel as a pastime in early modern Japan.

Keywords: Travel literature; *meisho*; Tōkaidō.

1. Introducción

En la actualidad, los viajes en Japón se consideran, en gran medida, “viajes de placer”, pero en los tiempos antiguos los desplazamientos se centraban, en su mayoría, en viajes a la capital con el fin de pagar los impuestos, en las idas y venidas de los mensajeros entre el centro y las provincias, los que realizaban los samuráis para incorporarse a un nuevo puesto, o por el regreso a la capital de los gobernadores locales. En la Edad Media, los viajes no iban más allá de un simple desplazamiento con un objetivo específico.

El concepto de “viaje de placer” apareció en la Edad Moderna. Con la mejora en el trazado de nuevas carreteras, su mantenimiento y los grandes desplazamientos para visitar los santuarios, fue en la época Edo cuando enraizó la cultura de los viajes, y cuando nació la idea de “viajar por placer”, tal como se considera en la actualidad.

Sin embargo, anteriormente surgió ya un género literario que se refleja, principalmente, en los diarios escritos en el curso de los viajes realizados por la carretera del Tōkaidō, en los periodos Heian (794-1185), Kamakura (1185-1333) y Edo (1603-1868). Estos relatos, nos aportan una visión sobre la forma en la que ha cambiado la percepción de los japoneses hacia los viajes y, se convierten, además, en un documento valioso de las impresiones que dejaron aquellos que se desplazaban, desde los tiempos antiguos y a lo largo de la Edad Media, y de cómo ha influido en el establecimiento del concepto de “los viajes de placer”, en los siglos posteriores².

2. Literatura y diarios de viajes de las épocas Heian y Edo

En el Japón antiguo, la carretera del Tōkaidō no era una vía importante. La carretera de más categoría del archipiélago de Japón era la de Setonaikai, que unía la provincia de Yamato (actual Nara) con Kibi (Okayama) y Tsukushi (Fukuoka). Dentro de las

² 倉本一宏『「旅」の誕生——平安—江戸時代の紀行文学を読む』河出書房新社、2015年
(KURAMOTO, Kazuhiro (2015): *The Birth of Travel Reading — Reading travel literature from the Heian to the Edo period.* Tokio: Kawadeshobo shinsha.)

vías en dirección al Este del país, la ruta Tosandō tenía más importancia que la ruta del Tōkaidō.

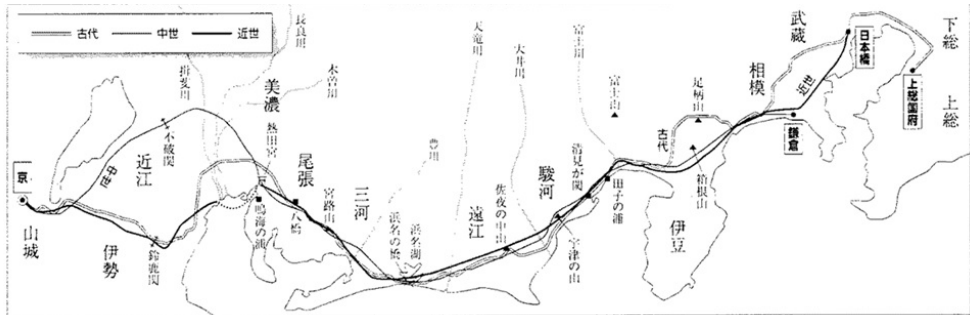


Fig. 1. Ruta del Tōkaidō en el Japón antiguo, medieval

Con la fundación del sistema *Ritsuryō*³, la carretera del Tōkaidō se estableció como una de las siete vías que dividían todo el país. Esta, al tiempo que era una carretera postal gubernamental, servía también como distrito administrativo.

En el segundo año de la era Ninna de la época Heian (año 886), se modificó la ruta que partía desde la capital Heian, pasando por Omi y Ise, al abrirse el camino que atravesaba Suzukatose. Hasta esa época, la norma era que, cada dieciséis kilómetros, hubiese un albergue de carretera y, a mitad de camino, un abrevadero, con capacidad para alojar a diez caballos⁴.

La carretera del Tōkaidō en la Edad Media

Cuando se fundó el *bakufu* de Kamakura, y con la instauración de un nuevo centro político en el archipiélago japonés, se produjo un cambio importante en la forma de los desplazamientos. Así, la carretera del Tōkaidō se convirtió en la ruta más importante de Japón, entre todas las vías que unían la capital con Kamakura.

En el primer año de la era Bunji (1185), Minamoto no Yoritomo estableció “Las leyes de las carreteras postales”, para los mensajeros que se dirigían a la capital, quienes estaban obligados a desplazarse en caballos de posta. Después de eso, el Shogunato se esforzó en el mantenimiento de los transportes, los caminos, albergues, puentes y barcos, y el gobierno asumió la responsabilidad de la protección de todas las zonas del país.

³ *Ritsuryō seido* (律令制度): sistema centralizado y autocrático, basado en el modelo de código legal importado de China, en el que se daba por sentado que todo el poder legal emanaba de un soberano, quien se encontraba por encima de la ley. Estuvo vigente en Japón, desde el siglo VII hasta el siglo X. Dentro de este sistema, la aristocracia ejercía el poder dentro de una estructura burocratizada y muy jerarquizada, al servicio del emperador (Nota de edición).

⁴ En la carretera del Tōkaidō existía un total de 55 albergues, aunque si se añadía a estos los tres albergues en Omikoku y otros dos, en el paso de Tosandō, había un total de 60. Por otra parte, la ruta principal del Tōkaidō tenía una extensión de 617,7 Kilómetros y, junto con la ruta secundaria y el paso de conexión, el total era de 1030,4 kilómetros. Por lo que respecta al ancho del camino, en la época de Nara era de 6 metros y en el periodo Heian, de 12 metros.

Por la carretera del Tōkaidō⁵, que unía Kioto y Kamakura, circulaban viajeros de tipología muy variada: mensajeros del gobierno, la familia imperial, guerreros samurái, jueces y personas que se dirigían para hacer gestiones en la capital; monjes o peregrinos, que hacían el camino de Kumano. Aumentaron los comerciantes y el número de personas que enviaban los impuestos en arroz a Kioto. Las mujeres que viajaban, usaban también, por lo general, este camino.

La carretera del Tōkaidō en la Edad Moderna

Después de los periodos de gobierno de Oda Nobunaga y Toyotomi Hideyoshi, se creó un sistema nacional de transportes, que eliminaba los peajes; se modernizaron caminos y puentes y se establecieron lugares específicos para los relevos de las caballerías.

El gobierno de Tokugawa (1601) llevó a cabo ese sistema de relevos de las caballerías, en primer lugar, en Tōkaidō, por ser la vía principal de las cinco grandes rutas (Tōkaidō, Nakasendō, Nikkōdōchū, Ōshūdōchū, Kōshūdōchū). Se construyeron también 53 albergues en el Tōkaidō, terminando en el año 1624. Así mismo, el *bakufu* ordenó pavimentar el camino con piedras y plantar árboles a ambos lados de la vía. Cada *ri* (16 kilómetros), se marcaba con un mojón.

En la Edad Moderna, los viajes que hacían por el Tōkaidō los señores feudales o *daimyō*, en dirección a Edo (Tokio), eran los de mayor importancia. El motivo de su traslado era cumplir con los requerimientos impuestos por el sogún, según el sistema llamado *sankinkōtai*⁶. Este sistema contribuyó al desarrollo del transporte. Aparte de este tipo de traslado, los samuráis del *bakufu* y los de las provincias viajaban por trabajo o por placer. Sin embargo, los más numerosos eran los viajes de las clases populares.

La mayoría de la población estaba formada por campesinos, dependientes de la tierra y a los que no se les concedía la posibilidad de viajar, excepto para ir de peregrinación o para visitar templos y santuarios.

2.1. *Isemonogatari* y el “viaje al Este” de Ariwara no Narihira⁷

La parte de *Ise Monogatari*, conocida como “Viaje al Este”, tiene como tema principal la partida del poeta Ariwara no Narihira⁸, sin un destino definido previamente

⁵ En la Edad Media, la carretera del Tōkaidō aún no estaba debidamente acondicionada, hasta el punto de que, frecuentemente, era preciso esperar a que bajara la marea, con el fin de poder seguir el camino, ya que pasaba por la costa. En otras ocasiones, no había más remedio que vadear el cauce de un río.

⁶ *Sankinkōtai* (参勤交代), se refiere a la obligación que tenían todos los *daimyō* de viajar a Edo con sus subalternos y servidores y residir allí, un año sí y otro no, manteniendo dos residencias: una en Edo, donde vivían permanentemente su esposa e hijos, y otra en sus territorios. Fue una estrategia para mantener el control sobre más de 260 feudos que, tenían, por lo demás, bastante autonomía. (Nota de la edición)

⁷ 片桐洋一・福井貞助・高橋正治・清水好子校注・訳『新編日本古典文学全集 竹取物語 伊勢物語 大和物語 平中物語』小学館、1994年 (FUKUI, Teisuke, et al (1994): *Shinpen Nihon kotenbungaku zenshū Taketorimonogatari. Isemonogatari. Yamatomonogatari. Heichūmonogatari.* Tokio: Shogakukan.)

⁸ Ariwara no Narihira (825-880) fue un poeta de la Era Heian, nieto de emperadores, por parte de madre (emperador Heizei), y de padre (emperador Kammu), aunque su progenitor, Abo, fuera enviado al exilio, debido a un complot. Esto produjo que a su familia se le arrebataste el estatus imperial, aunque siguiera siendo noble. Narihira ocupó varios puestos oficiales en las provincias, pero buscó la fama en la literatura. Aunque no ha podido comprobarse, se le ha atribuido la autoría de *Ise Monogatari* (Cuentos de Ise). Sea él su autor o no, la mayor parte de los relatos de esta obra giran alrededor de sus aventuras, amores y desamores (Nota de edición).

y llevando en su interior un sentimiento de culpa y desarraigo⁹. El hecho de que él y sus acompañantes, cruzaran desde Musashikoku hasta Sumidagawa, era signo de que tenían intención de continuar más allá de ese límite. Hay capítulos que sitúan la acción en Shinano y Mutsu, porque lo que el autor pretendía era que llegar hasta el final de la ruta del Tōkaidō o del Tōsandō: un lugar recóndito, apenas conocido. Hay que tener en cuenta que, en aquella época, el límite de la región de Mutsu¹⁰, al norte, no estaba reconocido aún por la capital.

Ise Monogatari contribuyó enormemente para que muchos de esos lugares se hicieran extremadamente famosos entre los viajeros.

2.2. “Sarashina Nikki” y el viaje de regreso a la capital de Sugawara Takasue no Musume¹¹

En el año 1020 y acompañado de su hija de trece años, Sugawara Takasue volvía a Kioto, la capital, después de realizar un encargo. Pero el día 3 de septiembre se extravió, confundiendo la ruta que seguía y llegó a un lugar llamado Imatachi. Desde ese día hasta cuando lograron llegar a la capital (el 2 de diciembre), su hija adolescente escribió *Joraku no tabi*, que constituye un verdadero diario de viaje.

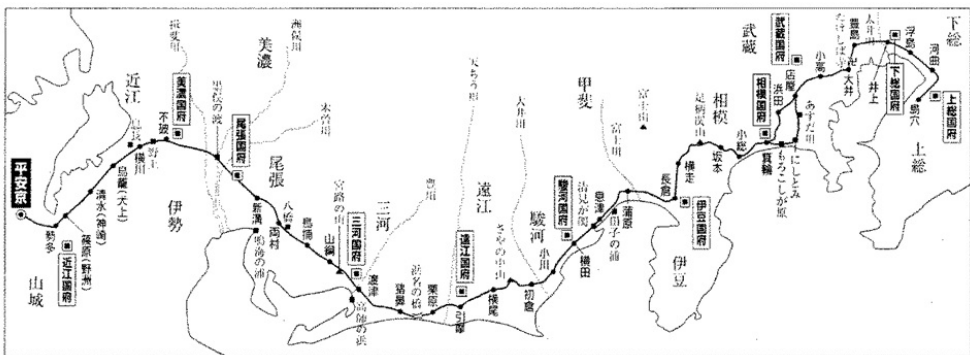


Fig. 2. Distancia recorrida en *Sarashina Nikki* 『更級日記』, escrito por Sugawara Takasue no Musume 菅原孝標女 en el periodo Heian.

⁹ Las circunstancias familiares obligaron a Narihira a mantenerse fuera de los círculos de poder, y a mirar a la sociedad desde el lado de la gente común. Por otra parte, se dice que Narihira mantuvo una desgraciada aventura amorosa (algo que se relata en el capítulo 5 de la obra), con Takaiko, quien sería después la emperatriz de la Segunda Avenida, tras contraer matrimonio con el emperador Seiwa. Ese romance desafortunado forzó su salida de la capital y su autoexilio, en un viaje por tierras alejadas del centro del imperio y, consideradas entonces, fuera de la sociedad culta y civilizada.

¹⁰ Mutsu (陸奥国) fue, en un principio, una zona subdesarrollada y habitada por las razas de aborígenes conocidas como *Emishi*. En el 801, durante el reinado del emperador Kammu, esas tribus fueron dominadas y la zona conquistada por Saka no Ue no Tamuramaro. En la actualidad, esa zona correspondería a las prefecturas de Miyagi, Fukushima, Iwate y parte de Aomori. (Nota de la edición).

¹¹ 藤岡忠美・犬養廉・中野幸一・石井文夫校注・訳『新編日本古典文学全集 和泉式部日記 紫式部日記 更級日記 讃岐典侍日記』小学館、1994年 (INUKAI, Kiyoshi, et al (1994): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū. Izumi Shikibu Nikki. Murasaki Shikibu Nikki. Sarashina Nikki. Sanu Kinosuke Nikki*. Tokio: Shogakukan.)

Ese viaje, que duró tres meses, lo realizaba el funcionario por motivos de trabajo e iba acompañado de su familia, alojándose en diferentes albergues del camino. Los gastos de hospedaje y manutención, eran abonados por el gobierno. Lógicamente, llevarían con ellos abundante equipaje, además de ir con los servidores y con sus hijos, recorriendo 562,3 kilómetros en 76 días, lo que hace una media diaria de 7,4 kilómetros diarios.

La autora describe en su diario una fantasía literaria, pero después de eliminar la parte de ficción de su obra, podemos sentirnos identificados con su narración, ya que, si nos fijamos en la ruta realizada, es plausible que pasaran realmente por todos esos lugares y que se alojaran en esos albergues del camino que describe.

3. Nacimiento de la nomenclatura *meisho*, “lugares famosos”. Época Kamakura.

3.1. *Kaidōki* y *Tokankikō* y el surgimiento de la literatura de diarios de viaje¹².

Al final de *Kaidōki*¹³ se dice: “Básicamente, estos escritos no describen la alegría de los paisajes, sino sucesos aburridos y cosas sin sentido, que no se piensan realmente”.

El viaje de este autor duró quince días, recorriendo una distancia de 513,1 kilómetros, por el camino de *Kaidōki*¹⁴. Como los albergues no estaban en buenas condiciones, se dio prisa para poder llegar a su puesto en Kamakura. Pero, teniendo en cuenta que en aquella época el autor de esta obra ya estaba llegando a la vejez, su aventura representa una gran hazaña. En esta época, los viajeros no podían cambiar ya de caballo en cada albergue, por lo que hizo todo el camino con un caballo viejo y debió ser muy duro.

En el curso del viaje, el autor meditaba sobre frases chinas de la antigüedad, leía *Isemonogatari* o *Takemonogatari*, mientras escribía y recitaba poemas.

Al comienzo de “*Tōkankikō*” se dice:

Dormía en un *ryokan* en los bosques, o en un refugio campestre, cuando iba a la costa, al río o a lugares hermosos, y escribía sobre las cosas que me llamaban la atención. Si alguien se acuerda de mí, espero que mis escritos sean un recuerdo para ellos. Eso es lo que me animó a escribir¹⁵.

Estos escritos marcan el inicio de una literatura de viajes basada en la introspección. Su autor, no sólo leía *Isemonogatari*, también muchos textos antiguos como *Nihon Buson Densetsu*, *Manyōshū*, *Rokkasen*, *Saigyō* y obras clásicas chinas. La ma-

¹² 長崎健・外村南都子・岩佐美代子・稲田利徳・伊藤敬校注・訳『新編日本古典文学全集 中世日記紀行集 海道記 東関紀行 弁内侍日記 十六夜日記他』小学館、1994年 (NAGASAKI, Ken, et al (1994): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū. Chusei nikki kikōshū*. Tokio: Shogakukan.)

¹³ *Kaidōki*, de autor desconocido, es un diario de viaje, desde Kioto, hasta Kamakura. Fue escrito probablemente en abril de 1223 (Nota edición).

¹⁴ Se calcula que hizo una media aproximada de 34,2 kilómetros diarios, y aunque se trate de un viaje a caballo, no resulta sencillo recorrer más de 30 kilómetros al día, en un plazo de medio mes. Hubo veces que caminó más de 50 kilómetros al día.

¹⁵ Diario de viajes, anónimo. Relata un viaje desde Kioto a Kamakura, en el otoño del 1242. Su estilo es una mezcla de japonés clásico, con palabras y giros del chino clásico (Nota de la edición).

nera que tenía de componer versos sobre los lugares por los que viajaba, se ajustaba ya a lo que se conoce como el género *utamakura*¹⁶ y esos sitios habían sido visitados realmente por el poeta, cuando componía versos sobre ellos.

3.2. *Izayoi nikki* y las vivencias tristes y felices de Abutsuni¹⁷

Abutsuni era la hija adoptiva de Taira no Norishige. Más tarde, se convirtió en la esposa de Fujiwara no Tameie, quien era el poeta más ilustre de aquella época. Tuviron tres hijos. Viajó de Kioto a Kamakura, partiendo el día 16 de octubre, y llegó a Kamakura el día 29 del 1279. Abutsuni tendría entonces entre 54 y 58 años.

En su camino, escribió un diario de viaje titulado *Izayoi nikki*. El objetivo de su desplazamiento, era denunciar ante el gobierno un problema de herencia entre Reizei Tamezuke y Nijo Tameuji. Este era un hijo que su marido había tenido con otra mujer. La autora llevaba en su viaje obras de la literatura clásica, como *Isemonogatari* y su nivel de conocimiento de esta obra era tan profundo, que sólo con ver un pájaro podía recordar e identificar un pasaje de los comentados en ella. Lo que más le llamó la atención fueron las montañas de Uzu, ya que la línea que formaban, era idéntica a la descrita en *Isemonogatari*.

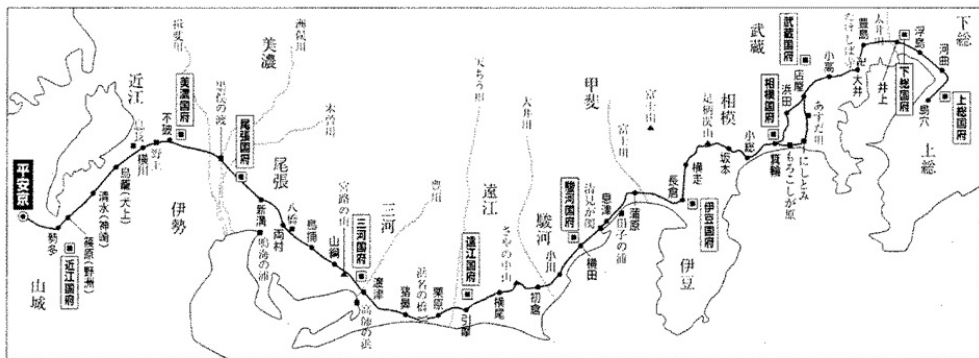


Fig. 3. Distancia recorrida en *Izayoi nikki* 『十六夜日記』 escrito por Abutsuni阿仏尼 en el periodo Kamakura

3.3. *Towazugatari* y Go-Fukakusa-In no Nijo¹⁸

Towazugatari es una obra autobiográfica, que describe la relación de Go-Fukakusa-In con sus amantes y los viajes que realizó a lo largo de 36 años: desde la edad de 14 (1271) hasta los 49 años (1306). Go-Fukakusa-In no Nijo, fue la primera esposa del

¹⁶ Utamakura 歌枕. Nombres de lugares, asociados con tradiciones o con obras de teatro, que aparecen en la poesía clásica japonesa. (Nota de la edición)

¹⁷ 長崎健・外村南都子・岩佐美代子・稲田利徳・伊藤敬校注・訳『新編日本古典文学全集 中世日記紀行集 海道記 東関紀行 弁内侍日記 十六夜日記他』小学館、1994年 (NAGASAKI, Ken, et al (1994): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū. Chūsei nikki kikōshū*”. op. cit.)

¹⁸ 久保田淳校注・訳『新編日本古典文学全集 建礼門院右京大夫集とはずがたり』小学館、1999年 (KUBOTA, Jun, et al (1999): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū. Tohazugatari*. Tokio: Shogakukan.)

emperador Go-Fukakusa-In. En el capítulo 4, la protagonista se hace monja budista. Viaja a Kamakura en 1289, y regresa al año siguiente. Describe sus visitas a Nara, al santuario de Atsuta y al de Ise.

Su libro describe un viaje espiritual, y en él sigue el camino de los poetas antiguos. Resulta muy valiosa la descripción que hace en su obra la dama Nijo, relatando un viaje de placer, una idea rompedora en aquella época.

En Yatsuhashi, contemplando el Monte Fuji y el Monte de Uzu, la autora rememoraba continuamente la obra *Isemonogatari* y, quizás influida por la descripción de un pájaro que se describe en ella, decidió llegar hasta Sumidagawa, para poder ver ese tipo de ave.

4. Los viajes se popularizan. Periodo Edo.

4.1. Los lugares famosos antiguos visitados por Bashō¹⁹

El escritor Matsuo Bashō tenía ya características propias en su escritura, en 1684, cuando viajó a Nozarashikikō y escribió su obra *Kasshiginkō*. Entre la primavera de 1686 y el otoño del siguiente año, Bashō consiguió perfeccionar aún más su estilo. Fue entonces cuando escribió el conocido haiku: “Un viejo estanque. Se zambulle una rana. Ruido del agua”.

El día 25 de octubre de 1687 el poeta comienza un segundo viaje. Anteriormente, había escrito describiendo las estaciones, pero en esta segunda ocasión, se refiere en sus versos a los lugares por los que pasa, escribiendo poemas, una modalidad ya antes mencionada, que se define en japonés como *utamakura*. El poema principal era sobre Yoshino. Este conjunto de haikus fue publicado bajo el nombre de *Oinokobumi*.

4.2. *Tōkaidōchū hizakurige* y el viaje de placer de Yaji y Kita²⁰.

En la novela *Tōkaidōchū hizakurige*, se describe el viaje que realizan dos amigos, llamados Yaji y Kita, en el que recorren 471,2 kilómetros en 13 días, haciendo una media de 36,2 kilómetros diarios, no solo a pie: también a caballo, en palanquín o en barco. Quienes leían este libro, sentían deseos de realizar también ese recorrido. Precisamente, una característica importante de esa época era la pasión por los viajes. En la novela se pone de manifiesto que el interés principal de Yaji y Kita eran las mujeres: camareras y otras servidoras en los albergues del camino. Se muestra su deseo constante de introducirse subrepticamente en las habitaciones de estas, durante la noche, así como su afición a probar los platos típicos de la gastronomía local, a lo largo del camino. Sin embargo, no parece ya que les interesasen demasiado los escritos clásicos²¹, como *Isemonogatari* o *Sarashinanikki*.

¹⁹ 井本農一・久富哲雄・村松友次・堀切実校注・訳『新編日本古典文学全集 松尾芭蕉集(2)』小学館、1997年 (IMOTO, Noichi, et al (1997): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū. Matsuo Basho shū*. Tokio: Shogakukan.)

²⁰ 中村幸彦校注・訳『新編日本古典文学全集 東海道中膝栗毛』小学館 一九九五年 (NAKAMURA, Yukihiko (1995): *Shinpen Nihon koten bungaku zenshū Tōkaidōchu Hizakurige*. Tokio: Shogakukan.)

²¹ El autor de la novela descrita, fue Jippensha Ikkyū, un hombre muy cultivado en los clásicos, e incluso, solía escribir textos basados en los clásicos, aunque jamás dejó que sus protagonistas Yaji y Kita mostrasen esos conocimientos. Realmente, se puso al nivel de sus lectores, adaptándose a ellos.

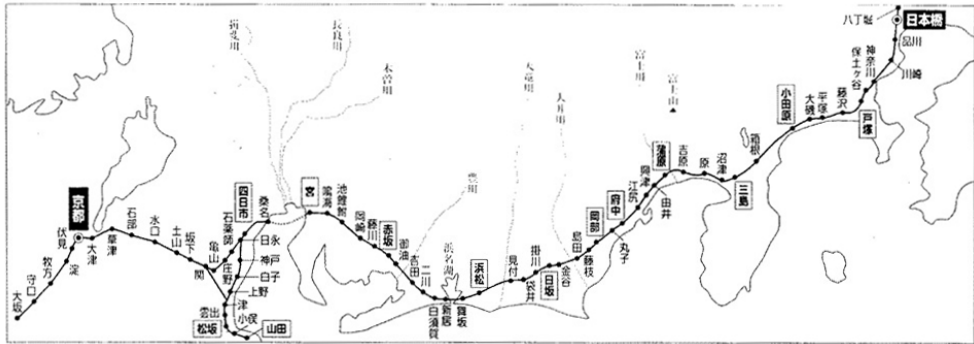


Fig. 4. Distancia recorrida en *Tōkaidōchū hizakurige* 『東海道中膝栗毛』 escrito durante el periodo Edo

4.3. *Edosanpu kikō* y el extranjero. Los ojos de Siebold²².

El alemán Philipp Franz Von Siebold se trasladó a Japón en 1823, como médico de la Cámara de Comercio de Holanda, instalándose en Dejima (Nagasaki). Tenía entonces 27 años. En 1815, Holanda recuperó su independencia del Imperio Francés y tuvo que renovar la administración y el comercio con los territorios colonizados. Para volver a estructurar el comercio entre Japón y Holanda era necesario investigar Japón, por eso fue enviado Siebold a ese país.

La ruta de *Edosanpu kikō* de Siebold describía un recorrido de 493,6 kilómetros, en 17 jornadas, haciendo una media de 29 kilómetros diarios. Es una media razonable, teniendo en cuenta que de vez en cuando se veía obligado a parar, por las crecidas de los ríos.

Su interés se centraba en la geografía y la biología, y no le llamaban la atención los clásicos de la literatura. Disfrutaba del paisaje del lago Biwa o del Monte Fuji, pero sólo por ser una vista hermosa. El lago Hama, Nakayama o Tagonoura, famosos en la literatura clásica, sólo le interesaron desde el punto de vista geográfico, de la biología o por las costumbres de la zona.

²² 斎藤信訳『江戸参府紀行』平凡社 一九六七年
(SAITO, Makoto (1967): *Edosanpu kikō*. Tokio: Heibonsha)



Fig. 5. Hakone no seki 『箱根関』

Conclusiones

Después de este breve recorrido en el tiempo a través de los escritos de viajes de las distintas épocas, advertimos que antiguamente, los viajes se limitaban, básicamente, a los que realizaban los funcionarios, por motivos profesionales, al ser destinados por el gobierno central o local; a los que hacían campesinos, para abonar sus impuestos, o por la clase samurái, para incorporarse a un nuevo puesto o por imperativos de su función.

Cómo en el Japón de la Edad Media, el viaje es, por lo general, un desplazamiento con objetivos concretos: religiosos, militares o burocráticos, por lo que no existía margen para disfrutar del recorrido. Sin embargo, después de la mejora de los transportes entre Kioto y Kamakura, empezaron a aparecer los desplazamientos por iniciativa personal, para disfrutar del paisaje o por el deseo de recordar a los poetas clásicos, recorriendo las rutas que ellos habían hecho en el pasado. Es de esta manera, que va apareciendo el verdadero “viaje de placer”.

Tanto en los tiempos antiguos, como en la Edad Media, los viajeros aspiraban a visitar lugares famosos, ya mencionados en los poemas clásicos. Ya he comentado, al principio de este artículo, que los miembros de la élite social, tenían costumbre de registrar sus impresiones y emociones, cuando pasaban por ciertos lugares. Esto alentó el surgimiento del llamado “viaje de placer” de épocas posteriores.

Fue en el periodo Edo cuando, por primera vez, las clases populares experimentaron el fenómeno del viaje como disfrute, y fue en esa época cuando surge en Japón, de forma generalizada, el “viaje de placer”, tal como lo entendemos en la actualidad.