

**Universidad Nacional Autónoma de  
México**

**Facultad de Filosofía y Letras  
Colegio de Geografía**

**Geografía y Literatura. Identidad de la  
estación de trenes de Shinjuku de la  
ciudad de Tokio en la novela *Los años de  
peregrinación del chico sin color* de  
Haruki Murakami.**

**Tesis que para obtener el título de  
Licenciada en Geografía presenta:**

**Erika Hernández Fernández**

**Asesor: Mtro. Eduardo Antonio Pérez Torres**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **Agradecimientos**

Al Maestro Eduardo Antonio Pérez Torres, sin cuya paciencia y apoyo esta tesis no existiría. Al Mtro. José Manuel Espinoza Rodríguez, la Lic. Carla González Ortega, la Dra. Patricia Olivera Martínez y la Mtra. Lorena Villanueva Carmona por los comentarios y correcciones al presente trabajo. Gracias por dedicar cada día a nuestra formación como estudiantes y futuros geógrafos.

A mi familia, mis padres Angélica y Francisco y mis hermanas Angélica y Raquel por todo el apoyo que me han brindado durante toda la vida. Sin sus ejemplos, regaños y apapachos no me encontraría donde me encuentro hoy.

A Giancarlo, por el infinito apoyo y amor que me ha brindado desde el día que nos conocimos. A pesar de todo seguimos juntos y avanzando. Te amo.

A mis amigos y compañeros de la carrera, Balam, Andrés, Abraham, Karen, Viridiana, Efraím, Álvaro por compartir experiencias y aprendizaje conmigo. Y a Diana por ser mi hermana más que mi amiga durante tantos años.

A todos aquellos que de alguna forma contribuyeron y me apoyaron para la realización de este trabajo.

Índice	Página
Capítulo 1. Antecedentes investigativos.....	6
1.1 Geografía y Literatura .....	6
1.1.1 El lugar .....	6
1.1.2 Representación del lugar en el arte .....	14
1.1.2 Geografía y representación del lugar en la literatura .....	22
1.2 La identidad.....	25
Capítulo 2. Información geográfica de la novela “ <i>Los años de peregrinación del chico sin color</i> ” .....	29
2.1 La literatura japonesa contemporánea.....	29
2.2 Vida y obra de Haruki Murakami.....	31
2.4 El sistema de transporte ferroviario en Tokio.....	38
2.5 Contexto geográfico de la novela.....	46
2.6 El sentido del lugar en la novela .....	63
Capítulo 3. La identidad y la estación de trenes de Shinjuku en la novela <i>Los años de peregrinación del chico sin color</i> .....	70
3.1 La imagen de la estación de Shinjuku.....	70
3.1.1 Elementos estructurales de la estación de Shinjuku.....	71
3.1.2 Elementos socio-culturales de la estación de Shinjuku .....	76
3.2 Elementos de la identidad de la estación de Shinjuku .....	82
Conclusiones.....	86
Bibliografía citada.....	88
Índice de Tablas.....	92
Índice de Figuras.....	93
Índice de Mapas.....	93
Anexo 1 .....	94

## Introducción

Adquirir conocimiento de un lugar es posible a través de las distintas formas en las que interactuamos con él. Obtenemos información sobre las características físicas y culturales de un lugar específico a través de las experiencias directas y de nuestros sentidos, también a través de fuentes de información como la radio, el internet, fotografías y la literatura.

En el ámbito literario, las novelas han sido frecuentemente utilizadas por los geógrafos como una fuente de información geográfica. Esto debido a que cualquier historia de una novela sucede en un lugar, además frecuentemente existen descripciones del ambiente geográfico en cuestión. Por lo tanto es posible identificar los distintos componentes del lugar de interés; aseverando que se puede conocer un lugar sin visitarlo físicamente.

Dentro de la Geografía existen investigaciones dedicadas a extraer esta información de las novelas, en la mayoría de los casos con el propósito de describir el ámbito físico del lugar. Sin embargo pocas veces se les considera como una herramienta que permita conocer cómo las personas experimentan un lugar, y cómo influye esto en el desarrollo de una representación mental colectiva del mismo, es decir, la identidad.

Esta investigación se dedica a realizar un análisis de la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* del novelista japonés Haruki Murakami que a través de su historia describe la ciudad de Tokio, no sólo como el escenario donde se desarrollarán sus historias, si no como un espacio complejo donde se lleva a cabo la vida. Específicamente, el autor se enfoca en la descripción de la importancia del sistema de transporte ferroviario de pasajeros, dentro del cual existe el barrio de Shinjuku y su respectiva estación de trenes que funge como símbolo emblemático de la ciudad que contribuye a la articulación urbana.

El objetivo principal del presente trabajo es reconocer los elementos contenidos en la obra *Los años de peregrinación del chico sin color* que dan significado a la estación de trenes de Shinjuku y que funcionan como base del desarrollo de una identidad con el sistema de transporte ferroviario de pasajeros, mediante un detallado análisis de la novela y una posterior comparación con datos

obtenidos en campo, para demostrar que la literatura, específicamente la novela, es una herramienta eficaz para la obtención de información geográfica.

El trabajo se divide en tres capítulos, el primero sobre antecedentes, el segundo Información geográfica en la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* y el tercero La identidad y la estación de trenes de Shinjuku en la novela.

En el capítulo 1 se exponen los elementos teóricos que muestran la relación entre la Geografía y la Literatura, se presentan distintas propuestas de abordar esta relación desde la disciplina geográfica y diversos ejemplos de los trabajos preexistentes que abordan este problema. Además se exponen los elementos que explican el desarrollo de la identidad en un lugar. Lo anterior para enmarcar las bases teóricas y metodológicas bajo las cuales se regirá este estudio.

El capítulo 2 se enfoca en el contexto del autor, la novela, y los lugares que se abarcarán. Se inicia con una breve descripción del desarrollo de la literatura japonesa contemporánea y su situación actual, mencionando la importancia de la corriente neorrealista en el surgimiento de autores ampliamente difundidos como Banana Yoshimoto y Haruki Murakami. Posteriormente se presenta una biografía del autor, así como un breve contexto de su obra completa y de la novela *Los años de peregrinación del chico sin color*. Después se expone el primer análisis de la novela, en el cual se identifican los pasajes geográficos de la novela. Se hace una diferenciación entre los elementos físicos y los elementos socio-culturales de los lugares que aparecen en la novela.

El tercer capítulo se enfoca específicamente en el análisis de la estación de trenes de Shinjuku. Se hará una comparación con los datos recolectados en campo a través de la observación participante de la autora de esta investigación. Finalmente se presenta una recopilación de los elementos más importantes encontrados a partir del análisis anterior y que componen la identidad de este lugar.

Como conclusión, se presenta una serie de reflexiones sobre los elementos identitarios de la estación de Shinjuku encontrados en la novela, además de su uso como herramienta dentro de la Geografía, específicamente para el reconocimiento de aspectos culturales relacionados con los lugares.

# Capítulo 1. Antecedentes investigativos

En este capítulo se expondrán los antecedentes relacionados con los temas principales de esta investigación. Por un lado se presentarán las relaciones existentes entre Geografía y Literatura y cómo estas justifican la funcionalidad de la novela como herramienta para la obtención de información verídica y útil en el ámbito geográfico. Por otro lado se explicará el concepto de identidad y éste como se relaciona con su contexto espacial.

## 1.1 Geografía y Literatura

Para justificar la pertinencia y funcionalidad de esta investigación es necesario presentar de forma clara y precisa la relación que existe entre la Geografía y la Literatura, así pues, en este apartado se hará una propuesta que defina Geografía y Literatura desde una perspectiva que provea conocimiento sobre cómo las personas experimentan el mundo.

Para este fin, se presentará una serie de relaciones entre distintos conceptos que delimiten esta correspondencia desde una mirada académica pero también desde las opiniones de personas que tienen otro tipo de conocimiento del tema, para continuar con el enfoque humanista de esta investigación.

### 1.1.1 El lugar

La importancia de estudiar el lugar va más allá de la mera noción de un espacio. Los lugares son aquellas entidades en las que vivimos y desarrollamos todas nuestras actividades, es donde satisfacemos nuestras necesidades biológicas básicas, como comer, descansar, reproducirnos y relacionarnos con otros seres vivos. (Tuan, 2001) Toda nuestra existencia se desarrolla dentro de un contexto espacial y según Yi Fu Tuan “[...] es una realidad que debe ser clarificada y entendida desde la perspectiva de las personas que le han dado significado.” (Tuan, 1979) Es decir, que se debe tomar en cuenta el sentir de las personas que habitan los lugares para lograr un acercamiento real y un mejor entendimiento que permita realizar acciones significativas para su mejoramiento.

El lugar es esencial para entender al ser humano, Douglas Pocock menciona que *“el lugar contiene nuestras raíces, nuestro punto de referencia único”* (Pocock, 1994), esto es algo que sabemos, que experimentamos todos los días, y que pocas veces se piensa con profundidad.

Pero ¿qué es el lugar? Sin duda es una palabra que se utiliza con cierta frecuencia en el lenguaje cotidiano. Esta es una de las formas más sencillas de lograr un primer acercamiento a este concepto. Tuan (1979) dice que *“En el lenguaje cotidiano, el lugar significa dos cosas: nuestra ubicación en la sociedad y localización espacial.”*

Es fácil reconocer esta definición en situaciones de la vida diaria; cuando se escucha a alguien decir: *“Aprende cuál es tu lugar”*, se sabe que se refiere a las actividades que le corresponden a cierta persona dentro de la organización social, por ejemplo en una escuela, los directivos, los profesores, los alumnos y los ayudantes de limpieza. O cuando se dice *“¿en qué lugar estás?”* Cuando se solicita información concreta sobre la localización de una persona en un área determinada.

Otras formas en que utilizamos esta palabra en nuestro vocabulario, muchas veces tienen que ver con algo físico, Nigel Thrift, menciona que *“[...] a menudo el lugar parece verse enredado con la idea de un registro natural.”* Esto se refiere no tanto a la idea del lugar físico por el que estamos rodeados, sino como una superficie localizada donde se encuentra un objeto, o un punto de reunión. (Thrift, 2003)

Existen distintas formas de estudiarlo, a lo largo de los años investigadores de algunas disciplinas lo han definido, enmarcados por las grandes corrientes de pensamiento científico. En especial, desde la Geografía, es posible identificar periodos que poco a poco han aportado a la comprensión de este concepto.

Durante los inicios de la Geografía, en la antigua Grecia se encuentran pensadores como Homero o Tales de Mileto quienes se interesaron por conocer la Tierra en su conjunto, pero limitada a sus características físicas, como sus formas, dimensiones y su posición en el espacio. (De Martonne, 1964) Estas primeras



aportaciones ofrecen grandes cantidades de información útiles, como mediciones precisas del globo terrestre o la demostración de su redondez.

Aquí se comienza a definir el sentido de los estudios geográficos; es la Tierra el objeto de estudio de la Geografía, es el lugar donde se desarrolla el ser humano y por lo tanto hay que describirla como una sola. Se realizan descripciones exactas de los paisajes conocidos con ciertos matices de Geografía regional pero siempre dentro de una perspectiva holística.

Durante la Edad Media y el Renacimiento, se continúa con la idea de que el lugar es un objeto, algo que era posible registrar y plasmar en un trozo de papel a través de las mediciones y observaciones. Prueba de esto son los muchos relatos de viajeros árabes como Ibn Batuta, Massudi Bagdad y Mohamed el Adrisi que recorrieron gran parte de las costas de África y Europa describiendo en sus escritos lo que observaban. O los viajeros europeos durante el Renacimiento como Marco Polo o Cristóbal Colón (De Martone, 1954) Estos relatos ofrecen una gran cantidad de información de los paisajes que describen, dan un panorama de lo que estos viajeros observaron, y permitieron conocer o imaginar lugares nunca visitados a través de su lectura. De esta forma las ideas descriptivas de los lugares se mantienen.

Hasta este momento las descripciones se limitan a los aspectos físicos, se crearon mapas históricos y se siguió desarrollando la Geografía matemática gracias al desarrollo y mejoramiento de los instrumentos de medición durante el Renacimiento. (De Martonne, 1964) Esta línea es continuada por Ritter, que continuó con la pura descripción de los lugares.

Concepciones más definidas son las que dan Paul Vidal de la Blache y Friedrich Ratzel, quienes sostienen que la región es la categoría exacta para el análisis geográfico. Utilizan con mayor frecuencia fuentes de información históricas. Se separa entonces la creación de cartografía y el análisis de los lugares y no se limitará a su descripción, también a la distribución de los mismos. (De Martonne, 1964)

El lugar se convierte entonces en algo con límites, que se puede reconocer y delimitar por sus características físicas o culturales. Esta perspectiva se refiere al lugar como una unidad de espacio que limita una ciudad o una región.

Posteriormente se encuentran definiciones que toman no solo en cuenta ámbitos físicos sino culturales que reflejan un contexto espacial evidente. En este contexto el lugar es considerado algo con significado, resultado de las experiencias que los seres humanos reflejan en él. (Relph, 1976; Tuan, 2001; Gómez, 2006)

De cierta forma se continúan con los estudios regionales del lugar que impulsaron los geógrafos franceses. Se comprende al lugar como un contexto, del cual interesa conocer sus características naturales y su relación con el ser humano, pero se amplía hasta incluir también el contexto simbólico que le dan sus habitantes. (Entrikin, 1999) Se identifican y analizan los aspectos físicos, no se dejan de lado, pero no son el único componente; en cambio, son una base para la construcción de identidades, imágenes y significados. (Lynch, 2008) Estos estudios se enfocan en las personas que habitan los lugares más que en el paisaje mismo, y ayudan a dar un acercamiento más personal al objeto de estudio. Se pasa de ser un observador externo a uno que interactúa.

En términos más generales, se identifican tres grandes acercamientos al concepto de lugar, uno descriptivo, más ideográfico que se enfoca al estudio de las particularidades de los lugares; uno social constructivista que también se interesa por las particularidades de un lugar pero en términos más sociales y a sus procesos, es decir, ¿cómo se construye un lugar socialmente?; y uno fenomenológico que más bien se centra en los aspectos que intervienen en el reconocimiento de un lugar, es decir, cómo en los lugares se desarrolla la existencia humana (Cresswell, 2005); en esta investigación se referirá a lugar como este último, es decir, una construcción de significados.

Esta diferenciación ofrece un panorama general de lo que en Geografía se considera como lugar; desde un contenedor de objetos hasta un espacio vivido, significado, lleno de valor y sentimientos. Dentro de todas estas definiciones se encuentran distintas visiones y formas de percibir el mundo y aunque todas son

diferentes, se complementan y ayudan a identificar similitudes, por ejemplo, que el lugar tiene distintos niveles o componentes.

El componente físico es indiscutible. Se trata de una combinación de todos aquellos objetos físicos que están a la vista como edificios y montañas; todo lo que se cataloga dentro de “el mundo exterior”, así como su localización puntual en el espacio. (Tuan, 2001) Lo comprenden todos los elementos orográficos, climatológicos, hidrológicos y demás aspectos que los primeros geógrafos se esmeraron tanto en comprender y explicar. (De Martonne, 1964) Además funciona como la evidencia de concentración de las actividades humanas. (Relph, 1976)

A través de la experiencia y percepción de estos aspectos es como se puede vivir un lugar. Ya sea directa o indirectamente, la descripción física de los lugares es esencial para su comprensión, es el primer acercamiento que tenemos a un lugar a través de lo que se toca, se ve, se huele o se escucha. (Tuan, 2001) Y es a través de él que se desarrollarán los vínculos con el resto de los componentes.

De cierta forma el componente físico es aquello que hace que un lugar parezca más “real”, pues tiene ciertas referencias que lo llevan a ser mas allá que una fracción en el espacio. (Thrift, 2003) Por lo tanto las relaciones entre lugar y habitante son bilaterales; un lugar puede afectar las acciones de una persona de la misma forma que una persona puede influenciar sobre un lugar. (Sepe, 2013)

Luego existe el componente cultural, además de tener una forma visual y tangible los lugares manifiestan relaciones con los seres humanos (Cresswell, 2005), este componente comprende las actividades que los seres humanos realizan en los lugares pero también los vínculos que se generan con el tiempo a través de estas experiencias. Por supuesto estas relaciones y experiencias requieren de una base física, que es el componente físico que ya ha sido mencionado. (Lynch, 2008) En conjunto, estos dos componentes iniciales son los que permiten la creación y la permanencia de los lugares.

El resultado de la interacción de estos componentes es lo que evidencia la relación entre un lugar y los individuos que lo habitan. La base física proporciona

conocimiento: *“Los sentimientos por el lugar son influenciados por el conocimiento, sabiendo cosas básicas como si el lugar es natural o hecho por el hombre y si es grande o pequeño.”* (Tuan, 2001) Así pues es innegable que el lugar es una telaraña de relaciones influenciadas por su circunscripción física y la experiencia subjetiva de las personas que viven en él.

Esta idea es compartida por muchos autores contemporáneos, tales como Tuan que partiendo de la idea de espacio reconoce que los lugares se crean a medida que adquieren definición y significado que obtienen de las experiencias de los seres humanos que lo habitan (Tuan, 2001).

Entonces la experiencia es inseparable tanto del individuo como del lugar, generando un sentir inquebrantable de pertenencia: *“Es una mezcla única de visualizaciones, sonidos y olores, una armonía única de ritmos naturales y artificiales como la hora del amanecer y anochecer, del trabajo y el juego. El sentir de un lugar está registrado en nuestros músculos y huesos* (Tuan, 2001).” Este sentido de pertenencia se lleva a todos lados consigo mismo, se manifiesta en nuestras acciones y comportamientos.

Esta idea da pauta para la justificación de los geógrafos humanistas para decir que entonces los lugares son parte del ser humano y como tales deben ser estudiados desde un ámbito personal e íntimo.

Esta experiencia y conocimiento se adquiere en primer lugar a través de los sentidos; esto es porque el olfato, la vista, el tacto y demás sentidos son los que nos permiten percibir la realidad (Tuan, 2001). Al entrar por primera vez en una habitación lo primero que se nota son los objetos y su disposición espacial, los olores, la cantidad de luz, etcétera. Luego a través del tiempo esta experiencia se intensifica pues ya no se trata de una perspectiva meramente sensorial. Al entrar a la misma habitación todos los días durante mucho tiempo se notaran cuestiones como el esfuerzo de asearla o la sensación de calidez que provoca la luz de las ventanas al recordarla (Thrift, 2003).

Tuan profundiza sobre este aspecto al mencionar que: *“Lugar es una pausa en el movimiento. [...] La pausa permite que una localidad se vuelva un centro de valor reconocido* (Tuan, 2001).” El vivir estos espacios es lo que permite la

interiorización de los sentimientos con los lugares. Esta visión es compartida por el geógrafo Edward Relph, que sostiene que el lugar es una expresión actual de experiencias pasadas (Relph, 1976).

Al igual que Tuan, Relph comienza su explicación desde un contexto más amplio, un espacio perceptual compuesto de lugares que son una estructura definida por sus significados e intenciones: *“El espacio geográfico es un reflejo de la conciencia básica que tiene el ser humano del mundo, sus experiencias y vínculos intencionales con su medio ambiente.”* (Relph, 1976) Este reflejo son los lugares y la experiencia es un elemento imprescindible para su entendimiento.

La experiencia puede explicarse en distintas escalas. Puede ser directa cuando se habla del hogar o el país en el que se vive; pero también puede ser indirecta y conceptual que se refiere a los símbolos que reconocemos de distintos lugares. (Tuan, 2001) Esta experiencia genera un vínculo con el lugar en cuestión después de cierto tiempo, esta cantidad depende de la intensidad de la experiencia, puede ser una actividad que se lleve a cabo todos los días todos los días en el mismo ámbito lo que a través de los años generara este vínculo.

Así, la experiencia o forma de vivir los lugares es una representación mental, una imagen de los paisajes que tienen significado para nosotros. Estas imágenes pueden ser públicas o individuales. (Gold, 1980) Todos los lugares son experimentados de forma individual, pero en algún momento estas percepciones se unirán y crearán un lugar colectivo que aunque es diferente para cada uno de los habitantes, comparte un contexto común. (Relph, 1976)

Tomemos como ejemplo un parque; para un niño o un anciano tiene distintos significados y sensaciones. Para el niño pequeño podría representar actividad y evocar la sensación de fatiga después de un día de juegos. Para el anciano podría representar descanso, y la sensación de libertad y aire fresco. Son visiones distintas, pero para ambos representa ocio, algo fuera de las obligaciones de la vida diaria. *“En nuestra experiencia individual y comunal de los lugares existe un vínculo cercano, una familiaridad que es parte de saber y saberse aquí, en este lugar en particular. Es este vínculo lo que constituye nuestras raíces en los lugares,*

*y la familiaridad que esto implica es no solo un detallado conocimiento, sino un sentimiento de profunda atención y preocupación por ese lugar.” (Relph, 1976)*

La experiencia por lo tanto es importante, es lo que evidencia la vinculación entre los componentes de los lugares, es el resultado de esta interacción. La experiencia tiene como consecuencia que se formen vínculos con los lugares, estos vínculos se asimilan y se vuelven parte de las personas, se llevan consigo a todos lados y se manifiestan con las acciones como conducto. (Tuan, 1978)

En este punto interviene otra cuestión importante. Como ya se ha mencionado, la creación y reconocimiento de los lugares tiene un componente físico, que funge como la base para el desarrollo de todas estas sensaciones y significados; sin embargo, cuando estas sensaciones se interiorizan entonces es posible eliminar la base física y aun así conservar el sentido de lugar (Relph, 1976).

Por ejemplo, un niño nace y vive toda su niñez y adolescencia en una misma casa; conforme crece y desarrolla su perspectiva espacial conocerá el ambiente físico del hogar: la disposición de los muebles, la altura de la mesa, la cantidad de ventanas; posteriormente creará evocaciones sentimentales de esos mismos objetos, como que la silla no es solo una silla, sino que era el lugar preferido de su abuelo para ver la televisión. Ahora bien, cuando el niño crece y se muda a otro lugar; los sentimientos y recuerdos del lugar permanecen, aunque no se encuentre allí. Si la casa sufriera un incendio, para muchas personas sería un terreno baldío, pero para el niño sería un terreno baldío donde estuvo su hogar, la sensación permanece. Es posible que incluso estos recuerdos sean más fuertes sin la cuestión física, dependiendo del valor que se les haya otorgado.

Como menciona David Canter: *“En algunos casos nuestras cogniciones toman la forma de imágenes específicas, mientras que en otros forman sistemas, esquemas de los que tal vez no estamos completamente conscientes y que tal vez sea difícil atender, pero que ejercen influencia sobre nuestras conceptualizaciones”* (Canter, 1987). Sin embargo son cosas cercanas, que vivimos y percibimos todos los días, de las que se tiene disposición todo el tiempo, y que con un poco de atención se pueden comprender.

Lo anterior se trata de una recopilación académica que muestra la forma en la que las personas que tienen una relación académica con la geografía explican el concepto de lugar.

### **1.1.2 Representación del lugar en el arte**

En este apartado se mencionarán las manifestaciones identificables del lugar en las acciones de los seres humanos, específicamente del arte. Para ello se presenta una breve definición de arte y posteriormente una serie de ejemplos en los distintos ámbitos artísticos; pintura, escultura, música, danza, literatura, fotografía y cine; que faciliten la comprensión de esta situación.

Hasta el momento se ha mencionado que los lugares están compuestos de distintos elementos, que a su vez le dan estructura y significado. Estos aspectos son lo que generan los vínculos que tenemos con el medio que nos rodea. De esta forma se interiorizan estas visiones y se vuelven parte de la vida cotidiana y de la forma de actuar.

Estos aspectos se pueden reconocer por su manifestación en el espacio. Todas las acciones tienen, con distintos matices, una expresión espacial, y todos los seres humanos tienen la capacidad de reconocer estos matices. Canter (1987) señala que *“[...] de alguna forma somos capaces de almacenar, después recordar y utilizar información espacial relacionada con los lugares de los que tenemos experiencias.”* Por ejemplo, al dibujar un croquis de la colonia que se habita, se está recordando la información espacial que se ha adquirido a partir de la experiencia y el tiempo plasmándola en un papel con las propias concepciones y conceptualizaciones de ese lugar.

La representación de un lugar va más allá de mostrar las características físicas y culturales del mismo. Es una pauta para la revelación de las conexiones y compromiso que se tienen con él (Malpas, 2012).

Para ello se tendría que analizar cada perspectiva de cada persona y luego conjugarlas para comprender realmente cómo se manifiestan espacialmente debido a que cada persona actúa de formas distintas dependiendo del contexto en el que se encuentra.

Pero por otro lado, se entiende que al desarrollarse en sociedad, dentro de un contexto globalizado muchas de estas conceptualizaciones son similares; ya sea porque compartimos el medio donde nos desarrollamos o porque aportamos a la comunidad con ideas y pensamientos. La relación entre la comunidad y los lugares es igual de importante que la relación que se tiene como individuo con el medio que nos rodea, ya que aquí se conjuntan todas las voces de los sujetos que los ocupan. (Relph, 1976)

Un conducto para hacerlo es examinar manifestaciones culturales colectivas; por ejemplo el arte. Tuan menciona *“El conocimiento abstracto de un lugar puede ser adquirido en poco tiempo si se es diligente. La cualidad visual del paisaje se reconoce rápidamente si uno tiene ojo de artista.”* (Tuan, 2001) Los artistas tienen entonces la capacidad de plasmar con mayor facilidad las imágenes mentales que tienen de los lugares.

En principio es necesario decir qué es el arte. No cabe duda de que existen innumerables definiciones y categorizaciones de lo que se considera arte. En su libro *¿Qué es el arte?* León Tolstoi discute ampliamente este tema; discute las definiciones de otros autores que toman en cuenta la belleza y el placer como su elemento principal. Sin embargo, él propone que el arte es un medio que pone en contacto al ser humano a quien se dirige con el que la produjo. A través del arte se transmiten los pensamientos y emociones de quien lo produce (Tolstoi, 2012).

Así pues, Tolstoi considera el arte como un medio de comunicación, y como tal, obedece a cierto mecanismo que comienza con la experimentación de los sentimientos de los seres humanos ya sea directa o indirectamente. Directamente cuando se vive de propia mano una sensación, por ejemplo cuando se ríe. E indirectamente cuando un ser humano expresa un sentimiento y otro lo experimenta inmediatamente, por ejemplo cuando se escucha a un hombre reír y otro se siente alegre por ello. (Tolstoi, 2012)

Posteriormente el ser humano que experimenta y desea transmitir esos sentimientos a otros recurre a herramientas que logren comunicar sus sentimientos de nuevo. En las palabras del propio Tolstoi: *“Desde que los espectadores o los oyentes experimentan los sentimientos que el autor expresa, hay obra de arte”* (Tolstoi, 2012). Por ejemplo cuando un niño hace un dibujo de



un paisaje que visitó y desea contarles a sus amigos que al escuchar y ver la descripción logra sentir su empatía.

Bajo estos términos, toda aquella actividad que logre transmitir los sentimientos humanos a otros es considerado arte, lo que amplía el rango de oportunidades de su creación. Tolstoi lo considera como *arte verdadero*. Entonces, arte, podría ser una anécdota familiar o una novela; sin embargo lo que hace una diferencia es que la novela se distribuye masivamente, tiene un mayor alcance que una anécdota familiar, por lo tanto analoga los sentimientos que el autor plasmo en su texto a cientos o miles de personas más (Tolstoi, 2012).

Distintos geógrafos concuerdan con estas ideas. El arte es un facilitador de experiencias indirectas con los lugares. *“A través de los viajes o películas o cualquier otro medio, es posible adentrarse dentro de otros mundos y otros lugares que algunas veces son reales y algunas veces fantasía.”* (Relph, 1976) Al final de cuentas, el arte es una expresión del paisaje que lo produjo (Mitchell, 1987) y a su vez proporciona información detallada de cómo las personas perciben su mundo.

Es posible experimentar un lugar aunque no se esté ahí físicamente; a través de una fotografía, una pintura o una película es posible conocer y desarrollar un vínculo con los lugares. Esto podría tener muchas explicaciones pero la principal es que los artistas transmiten efectivamente lo que es vivir en esos lugares, ofrecen su propio sentido del lugar a aquellos que aprecien su arte (Relph, 1976).

Es por lo anterior que dependiendo de las habilidades de cada artista para transmitir estos vínculos y sentimientos, se logra ser ‘transportado’ al lugar en cuestión; se crea cierta empatía e inclinaciones imaginativas que nos ligan con los lugares representados (Relph, 1976).

En Geografía existen diversos estudios donde se logra identificar el vínculo entre los lugares y las expresiones artísticas. Desde la prehistoria hasta tiempos modernos se pueden identificar obras de arte que logran transmitir y comunicar los sentimientos del artista con el lugar.

Como primera manifestación se encuentran las pinturas rupestres de las cavernas que pintaron los primeros seres humanos de la civilización. La caverna de Chauvet, localizada en el sur de Francia contiene pinturas rupestres, las más viejas conocidas, donde se muestran sobre todo dibujos de animales como caballos, hienas, panteras, leones entre otros (Honour & Fleming, 2005). Esto nos da una idea de lo que los seres humanos observaron en su momento, de qué tipo de medio estaban rodeados y qué tipo de animales eran importantes para ellos.

María Cruz Berrocal del departamento de Prehistoria de Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de España investiga cómo la distribución del arte rupestre del arco Mediterráneo ha creado una estructura del paisaje neolítico a partir de recopilación de datos en trabajo de campo, análisis en Sistemas de Información Geográfica y consulta de archivos de la UNESCO. Así, logra mostrar que la localización de este arte no es aleatorio sino de acuerdo con ciertas características físicas del lugar (Cruz, 2004). Este trabajo se enfoca más en una perspectiva determinista, sin embargo, muestra que sí existe una relación entre las expresiones artísticas y los lugares que los producen.

Otra perspectiva la presentan los geógrafos Luis Carlos Martínez Fernández y Juan Sevilla Álvarez en su artículo *“Al encuentro de ‘geografía’ en el Arte: los paisajes de la Montaña Central de Asturias.”* Al decir que el paisaje es el punto de encuentro entre la ciencia geográfica y el arte que configura ciertas categorías del medio como representado a través de cargas simbólicas y expresividad plástica (Martínez & Sevilla, 2013).

Federico Fernández Christlieb y Gustavo Garza Merodio del Instituto de Geografía de la UNAM concuerdan con que el paisaje es un concepto central en el entendimiento de la relación entre la Geografía y la pintura; esta categoría era la que se representó en la pintura del siglo XVI, en la que se plasmaban no solo las características físicas de un lugar, sino las tradiciones y costumbres de sus pobladores (Fernández & Garza, 2006).

Siguiendo una lógica cronológica, el desarrollo de las esculturas como arte surge más o menos paralelamente a la pintura, y aunque aparentemente no existe mucha relación entre la ciencia geográfica y las esculturas sí existen algunos

ejemplos. Tal es el caso del artículo de Rodrigo Gutiérrez de la Universidad de Granada titulado “*Hacia una geografía de lo simbólico. Escultura conmemorativa en Buenos Aires*”, en el cual explica cómo los monumentos conmemorativos se encuentran ligados a los espacios simbólicos de una ciudad, en este caso Buenos Aires. Con ayuda de elementos históricos, analiza el surgimiento de estos lugares desde la construcción de grandes esculturas hasta la actualidad que representa un centro de significado para los ciudadanos. (Gutiérrez, 2004)

En la pintura el artista expresa visualmente su idea del lugar, pero esta no es la única forma de lograrlo. Los músicos también logran transmitir sus sentimientos con el lugar sin usar el sentido de la vista, más bien lo hacen a través del oído. En su libro “*Music and Urban Geography*”, Adam Krimms admite que la representación de los lugares urbanos y el fondo cultural que inspira una pieza musical puede ser identificada si se analizan cuestiones como la letra o el contexto en el cual fue creada. Toma ejemplos desde “*Downtown*” interpretada por Petula Clark, en la que la letra de la canción describe a la ciudad de Nueva York como un lugar emocionante y alegre, hasta canciones de 50 Cent en las que se describe la sensación de hogar en sus álbumes como “*In my Hood*”. (Krimms, 2007)

Una perspectiva más personal es la que ofrece la cantante Liliana Herrero, quien describe su propio trabajo a través de la Geografía como un “mapa musical”. En una entrevista que le realiza el Goethe-Institut de Córdoba menciona que su música y su canto han sido encaminados por su propia geografía, nació y creció cerca de un río por lo que trata de plasmar esta característica en sus creaciones. Menciona: “*La voz piensa un territorio, la voz tiene una memoria histórica. La voz canta una memoria, una sonoridad*” (Molas, 2015). ¿Y qué es el lugar sino un recuerdo lleno de significado?

Por otro lado, la música también expresa una territorialidad en relación con las características del lugar donde se originó. Esta idea se manifiesta en los mapas musicales de los países, donde se muestra de una forma gráfica la regionalización de su música folclórica. Por ejemplo “*Geografía de la música en la región de la Huasteca Potosina, Municipio de Tamazunchale, S.L.P., en los inicios del siglo XXI.*” artículo de Rosa María Bonilla Burgos de la Universidad Nacional Autónoma de México en el cual sostiene que la Geografía estudia todo aquello

que se manifiesta en el espacio, y por lo tanto es posible estudiar la riqueza musical de México en su territorio (Bonilla, 2006).

Desde esta perspectiva la música es un medio a través del cual se expresa pero que también da origen a la identificación con un lugar. Esto se expresa con la danza. La Geografía y la danza tienen una relación que va desde lo más sencillo como realizar un análisis de la distribución y origen de cada tipo de baile del mundo hasta como el baile transforma los lugares de forma temporal. Por ejemplo los quioscos que cada domingo se transforman en el escenario de bailarines de tango y danzón en la Ciudad de México (Campos, 2012).

Al igual que como sucede con la música, desde la Geografía se puede hacer una identificación del vínculo entre las distintas expresiones de la danza y las características de las regiones donde se originaron. Como ejemplo se tiene el festival internacional Cervantino, que se celebra anualmente en la ciudad de Guanajuato, México. En él cada año se presentan compañías de danza de diferentes partes del país; con sus bailes logran transmitir la riqueza de cada región de donde provienen, y la evolución de sus bailes dependiendo de su ubicación geográfica (Notimex, 2013).

Continuando con expresiones artísticas más contemporáneas tenemos, por ejemplo a la relación entre Geografía y el cine o Geografía y fotografía. Agustín Gámir Orueta y Carlos Manuel Valdés del departamento de Humanidades de la Universidad Carlos III en Madrid realizan un estudio cuyo objetivo principal es demostrar que existe una relación entre la Geografía y el cine desde dos principales visiones: una en la que la geografía funciona como mediadora del espacio geográfico de los filmes; esta visión se reconoce más bien en la etapa del rodaje y producción del filme. Y la otra mediante el impacto y percepción que ocasiona un filme en el espacio geográfico; que se reconoce en la etapa de exhibición de la película. Consideran a las expresiones artísticas como la literatura, la pintura y las fotografías como un medio, un material y un procedimiento que transmite y acumula información del espacio geográfico. Muestra situaciones dentro de condiciones meteorológicas, secuencias de paisajes que incluso para los espectadores sería imposible visualizar en la vida real, y fragmentos del

espacio 'real'. Así pues, el cine es un testimonio de la actividad humana en el que reflejan ámbitos de la economía y la cultura. (Gámir & Valdés, 2007)

Otras investigaciones en el ámbito de la Geografía y el cine son; la recopilación de ponencias del simposio "*The Geography of Cinema*" del Instituto de Geografía de la Universidad Johannes Gutenberg en 2004. En esta recopilación se aborda desde distintas perspectivas cómo el cine ofrece a la Geografía un recurso visual, o un modelo de la realidad que ayuda a la comprensión de la cultura y del comportamiento del ser humano en el espacio (Lukinbeal & Zimmermann, 2008).

En cuanto a la relación entre Geografía y la fotografía como arte, Phil Kinsman realiza un estudio: "*Landscape, race and national identity: the photography of Ingrid Pollard*" donde refleja como el paisaje en las fotografías de la artista Ingrid Pollard puede reflejar aspectos de la identidad nacional de Inglaterra (Kinsman, 1995). O bien, desde un aspecto más docente Rickie Sanders explora cómo las fotografías de la ciudad pueden ser utilizadas en la enseñanza de la Geografía Urbana para estudiantes universitarios (Sanders, 2007).

Finalmente el ser humano ha utilizado su cuerpo y objetos externos a él para la creación de todas estas expresiones artísticas que crean su propio lenguaje de imágenes y sonidos. Sin embargo, el ser humano tiene una forma de expresarse única, la palabra. Ya sea escrita o hablada la palabra es el medio de comunicación entre seres humanos por excelencia. El ser humano ha expresado su sentir de forma escrita desde hace mucho tiempo. Ha escrito sobre rocas, luego en papiro, papel y finalmente en aparatos electrónicos. Con la invención de la imprenta se lograron reproducir y distribuir estos escritos a los cuales tienen acceso miles de personas. A esta expresión se le llama literatura.

Existen diversos autores contemporáneos que se han dedicado a ampliar y reescribir las relaciones clásicas entre la Geografía y la Literatura como un campo emergente. Según Tuan (1978), es posible que se encuentre a la literatura en la ciencia geográfica de tres formas: la primera se refiere a la calidad literaria de los escritos dentro de la Geografía, es decir, que se encuentren escritos de una forma

adecuada y correcta dentro de las normas de gramática y sintaxis. La segunda se refiere a la literatura como una fuente de información geográfica, es decir, un mero pozo de información que más bien se limita a ser descriptiva. Y la tercera interpreta a la literatura como una herramienta que permite a los geógrafos entender cómo las personas experimentan el mundo.

También enfatiza en las habilidades de los escritores para transmitir a través de sus propias experiencias las opiniones comunes de las personas que habitan un lugar; él menciona que *a partir de sus obras podemos reconocer la singularidad de las personas* (Tuan, 2007). Porque, como ya se ha mencionado, a partir de diferentes medios es posible conocer y profundizar en la comprensión del medio que nos rodea.

Otro ejemplo es Bertrand Lévy y su artículo “*Geografía y Literatura*”, publicado en la antología “*Tratado de Geografía Humana*” de Daniel Hiernaux y Alicia Lindón, donde argumenta que la relación entre Geografía y Literatura existe desde los inicios de la ciencia geográfica y que a través de ella se es capaz de exponer sentimientos y ser fuente de imaginación científica para la creación de nuevo conocimiento, ya que estimula al lector a la acción. Además hace énfasis en que la literatura, a diferencia de otras expresiones artísticas que ofrecen visiones de los lugares fuera de contexto, logra reunir aspectos que ofrecen una percepción diacrónica de la realidad (Lévy, 2006).

Para Pocock, la literatura es una creación artística que no tiene las características de una construcción científica. Es un reporte de emociones reflejos de la realidad (Pocock, 1981). Es una evidencia física de las relaciones construidas colectivamente y a lo largo del tiempo que se manifiestan en el espacio. También menciona que el conocimiento de un lugar es fundamental para su utilización en un texto literario, si bien es posible percibir o conocer lugares sin haber estado en ellos, es imposible escribir sobre un lugar del que no se tienen referencias. Así pues, la relación entre el lugar y las personas a través de un texto literario es recíproca (Pocock, 1994).

Cercano al ámbito de la literatura, en especial la literatura dramática se encuentra el teatro, donde también encontramos investigaciones que lo ligan a la

Geografía. Por ejemplo el libro *Staging place: the moderns Geography of modern drama* de Una Chaudhuri que describe como a través de la Geografía es posible crear lugares; referencias espaciales de lugares en los que tienen lugar (Chaudhuri, 1995). O *Applying the theatre metaphor to integrated media for depicting Geography* de William Cartwright que explica que la noción que tenemos de los lugares muchas veces tratamos de obtenerla de los mapas, pero al ser algo abstracto no es posible obtener la esencia completa de ese lugar, y a través del teatro es posible mostrar más aspectos que completen esta visión plana que dan los mapas (Cartwright, 2009).

Ya que el tema central de esta investigación es la relación entre Geografía y Literatura se dedicara un apartado completo a la misma, y se presentarán más ejemplos en los cuales se aplican estas afirmaciones.

### **1.1.2 Geografía y representación del lugar en la literatura**

Dentro de la relación entre Geografía y Literatura las características físicas y culturales de los lugares pueden ser identificadas. Leonard Lutwack es uno de los principales investigadores en mostrarlo. En su libro *“The role of place in literature”* menciona: *“Los libros, o productos de la mente, son frecuentemente comparados con lugares”* (Lutwack, 1984). El lugar es la acumulación de las relaciones sociales, y la literatura es la evidencia palpable de las mismas, por lo tanto es posible utilizarla como una herramienta que proporciona información verídica y eficaz para la investigación en Geografía (Pérez Torres, 2008).

También menciona que la localización dentro de la historia es muy importante para la creación de las acciones y de los personajes; esto les proporciona un trasfondo cultural e identitario, que hacen la historia más cercana al lector. El lugar para el escritor no es una invención para su historia, es más bien un evento para la vida de sus personajes; comienza como una simple propiedad física pero pronto se convierte en lo que soporta al trabajo, sin el lugar la historia no tendría sentido. (Lutwack, 1984)

El uso del lugar en un trabajo literario está determinado por diversos factores. Primero que nada por el propósito del lugar; el escritor decidirá el escenario apropiado para cada acción, y también dependiendo de la concepción que tenga de su trabajo, (Lutwack, 1984) tal como sucede en la vida cotidiana, no se elige un cementerio para ofrecer una fiesta, a menos que fuese una fiesta de día de muertos.

Siguiendo este principio, el escritor elige los lugares de acuerdo con su propio contexto cultural e histórico, mismo que se reflejara en la escritura propia, integrando el aspecto cultural: relaciones interpersonales, costumbres y valores. (Lutwack, 1984)

Las cualidades de un lugar en la vida real son determinadas por las respuestas de sus habitantes, y el escritor también es uno de ellos, así que en sus escritos se refleja su propio sentimiento y visión de los lugares que describe. Después, cuando estos textos llegan al lector, se descubre una nueva forma de entenderlo y reflejarlo, crea nuevas concepciones y agrega nuevos valores a los lugares, que serán compartidos por todos aquellos que tengan acceso al trabajo literario en cuestión. De esta forma se construye una concepción del lugar para masas de personas (Lutwack, 1984).

Desde perspectivas más prácticas existen diversas investigaciones que aplican estas ideas. Una de las ideas más desarrolladas es en la que se utiliza la Geografía y literatura como una herramienta pedagógica, a través de la cual se logre un acercamiento más amable a los estudiantes de Geografía en todos los niveles. Por ejemplo, la brasileña Denise Wildner escribe en su artículo "*Caminhos e passagens que podem ser abertos pelos livros: diálogos entre a geografia e a literatura no ensino fundamental.*" cómo la literatura en las aulas de escuelas de educación básica desarrolla la curiosidad de los estudiantes y resulta en un mayor acercamiento a su propio mundo. Pues las practicas pedagógicas son una manera de relacionar a los alumnos con la realidad (Wildner, 2012).

Para demostrar su hipótesis, en dos aulas, una de una escuela pública y otra de una escuela privada, se les pidió a los alumnos que cada semana escribieran sobre un libro que marcó su vida, después entre compañeros se



leyeron todos los relatos y se realizaron preguntas que conciernen al lugar. Todo esto con la intención de identificar las percepciones del mundo que los alumnos tienen de los lugares (Wildner, 2012).

De la Universidad de Puerto Rico, María Cristina Rodríguez escribe en su artículo *“Cartografías femeninas: mujeres escritoras trazan otras geografías y diseñan espacios propios”* cómo las escritoras que de alguna forma vivieron limitadas espacialmente por reglas morales imaginan y plasman en sus historias lugares lejanos en los que añoran vivir o conocer. Específicamente la autora habla de dos ejemplos: *At the full and change of the moon* de Dionne Brand y *Saving the world* de Julia Álvarez (Rodríguez, 2011).

En ambas novelas se relatan casos históricos de mujeres del pasado que trasgreden sus límites geográficos para liberarse de maltratos y discriminación, apropiándose de su propio espacio y creando lugares nuevos donde recomenzar sus vidas. Desde una perspectiva feminista, la autora logra destacar cómo la literatura es capaz de hacer notar a los seres humanos a partir de su capital geográfico, de los lugares donde viven y se desarrollan (Rodríguez, 2011).

La literatura es de gran ayuda para reconocer las características culturales y sociales de un lugar en un momento determinado. Tal es el caso de *“Las crónicas de viaje de Manuel Gutiérrez Nájera y el discurso cartográfico del porfiriato.”*, artículo en el cual Edgar Mejía describe cómo las crónicas de viaje de Manuel Gutiérrez evidencian la forma en que se vivía en México durante el porfiriato. Cómo durante esta época el país se transformó y avanzó hacia la ‘modernidad’, tanto en los aspectos económicos como en las prácticas culturales. Uno de los aspectos que más favoreció este cambio fue sin duda el ferrocarril que significaba dejar atrás lo miserable y ‘viajar’ hacia la modernidad. Gutiérrez Nájera describe estos paisajes y ofrece ideas de cómo era vivir en aquella época llena de cambios (Mejía, 2012).

Un ejemplo interesante es el de la investigación de Rodrigo Pardo de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. En su artículo *“La ficción narrativa de la frontera: El río Bravo en tres novelas mexicanas”* logra plasmar con un ejemplo muy evidente cómo cada persona percibe su entorno de una forma

distinta y cómo estas diferencias pueden ser identificadas en la literatura. La frontera entre México y Estados Unidos está delimitada por un río, para los mexicanos conocido como río Bravo y para los estadounidenses como río Grande (lo que muestra una diferencia de apropiación e identidad). El territorio que colinda con esta frontera constituye un espacio cultural que comparte muchos aspectos sociales y económicos, pero también representa una forma de diferenciación entre la apropiación y creación de lugares, con dinámicas como la migración (Pardo, 2013).

La narrativa que utiliza el autor corresponde a la novela de Luis Spota *“Murieron a mitad del río.”*, *“El río de la misericordia”* de Mauricio González de la Garza y *“La frontera de cristal”* de Carlos Fuentes. Todas ellas con perspectivas del lado mexicano, voces de los migrantes cómo el río representa la línea divisoria entre pobreza y abundancia, el paso a una mejor vida, pero también la diferencia entre culturas y formas de ver el mundo. A través de sus personajes estos autores logran transmitir todos estos sentimientos y adversidades, también las tradiciones que se han generado del fenómeno migratorio; el viaje hasta la frontera, los coyotes, las adversidades del desierto. (Pardo, 2013)

Existen más ejemplos del uso de la literatura como herramienta para el reconocimiento de los lugares, sin embargo esta es solo una recopilación de algunos trabajos importantes que muestran el uso de la literatura como herramienta para el reconocimiento de lugares.

## **1.2 La identidad**

Según Relph la identidad se refiere a la unidad que permite a una cosa ser diferenciada de otras (Relph, 1976). Pero ¿por qué es importante reconocerla? y ¿cómo se manifiesta espacialmente? Estas son preguntas que serán respondidas en este apartado con el fin de mostrar un marco del que se tomará guía en esta investigación. Como se explicará a continuación, la identidad y el lugar tienen muchos rasgos en común y se complementan. Mientras que el lugar es el conjunto de experiencias y significados de la vida de los seres humanos, la identidad es su expresión, son los elementos que conforman esa experiencia y que le otorgan

significado. Por esta razón es importante reconocerla, a través de ella será posible determinar la importancia de un lugar en particular.

La identidad es un término que se usa ampliamente, en discursos políticos y económicos, en investigaciones académicas, e incluso en la vida cotidiana, sin embargo se utiliza sin mucha discriminación. No existe con claridad una definición de identidad, pues se puede abordar en distintas escalas, desde una perspectiva filosófica como lo hace Martin Heidegger, o desde una perspectiva psicológica y constructivista como lo hace Jean Piaget (Heidegger, 1957) (Piaget & Inhelder, 1956)

En Geografía este concepto se define a partir de su manifestación con los lugares. Estos pueden manifestar diferencias entre sí, lo que los hacen únicos y cambia la forma en que son percibidos. Relph menciona: “[...] *cada individuo asigna consciente o inconscientemente una identidad a lugares particulares, estas identidades se combinan intersubjetivamente para formar una identidad común*” (Relph, 1976). La identidad de los lugares es formada por las experiencias que las personas depositan en él, cada una diferente, pero que en conjunto forman una sola de manifestarse.

Kevin Lynch citado por Relph apoya esta reflexión al decir que la identidad es “[...] *aquello que provee su individualidad y distinción de otros lugares y sirve de base para su reconocimiento como una entidad separada*” (Relph, 1976). Al igual que con los seres humanos, esto ayuda a comprender la particularidad y singularidad de un proceso que se ha construido durante muchos años.

La identidad de los lugares puede ser reconocida en distintos niveles; ya sea por sus componentes, por el nivel de interioridad o exterioridad que se tiene con esa identidad, por los vínculos entre las imágenes individuales, grupales o masivas de los lugares y sus identidades (Relph, 1976).

La identidad de un lugar es algo compuesto y complejo que ha sido formado a lo largo de los años con la aportación de cada persona que lo ha vivido. Existen tres componentes que pueden ser reconocidos: el físico, la dinámica social y los significados otorgados. En primer lugar encontramos el componente físico, tal y como se ha mencionado con la concepción de los lugares, la identidad tiene una

base física, sin embargo esta base en sí misma no es la identidad, necesita estar acompañada de los otros dos componentes, es decir, la dinámica social que ahí se desarrolle (actividades) y de los significados que se les otorga (Relph, 1976). Por ejemplo, la Alameda central en la Ciudad de México es un parque en el cual hay bancas, plantas, árboles y fuentes; en este espacio transitan personas diariamente, se desarrollan actividades económicas y de ocio; y para cada persona tiene una función y significado diferente, para algunos representa un lugar de relajamiento y para otros es simplemente un lugar de tránsito. En conjunto estos tres componentes hacen que la Alameda central sea un hito y lugar de referencia para los habitantes de esta ciudad.

Estos tres aspectos crean todas las combinaciones posibles cuando un lugar es percibido por un ser humano. Esta diversidad es lo que permite las distintas lecturas que se hacen de los lugares, que a su vez se conjuntan y forman lo que se ha llamado '*sentido del lugar*'. Este término ha sido adoptado por muchos geógrafos para describir el 'carácter' o 'personalidad' de un lugar determinado (Relph, 1976).

Es esta característica lo que mantiene juntos a los aspectos que componen la identidad, por decirlo de alguna forma, funciona como un pegamento que permite que la identidad persista (Relph, 1976).

Otra forma de entender a la identidad es aquella basada en el nivel de exterioridad e interioridad que se tenga con el lugar en cuestión. La exterioridad es cuando el individuo no participa en la aportación de significados. Existen distintos tipos de exterioridad según Relph, las cuales se refieren a observar el lugar desde fuera sin participar ni asimilar su identidad. La identidad de los lugares puede entenderse desde una perspectiva más propia; Relph llama a esto 'interioridad'. En este caso el individuo adopta y aporta la identidad del lugar en cuestión. Las características y significados del lugar se adoptan como propios (Relph, 1976).

Por la forma en que la identidad se construye puede ser reconocida como individual, colectiva o masiva. La imagen de identidad individual se refiere a la forma en que varía el entendimiento de un lugar dependiendo de quien lo vive. Una calle es distinta para un peatón y para un automovilista; cada uno presta

atención a distintos objetos destinados a la convivencia entre ambos. Las imágenes comunales se forman a partir de la interacción de las imágenes individuales y los símbolos compartidos; esta identidad es un reflejo de las bases y los intereses de la comunidad en cuestión. La identidad masiva es la que se forma de la opinión y experiencia de grupos e individuos, para que estas se compartan se necesitan medios de comunicación que lo permitan, por lo tanto es una concesión generada a partir de la opinión de pocas personas y que miles adoptan (Relph, 1976). Por ejemplo, Tepito es un barrio de la Ciudad de México en el cual se desarrollan actividades económicas formales e informales. Sin embargo existe una relación de este barrio con cosas negativas tales como la piratería, la venta de drogas y la delincuencia; esta imagen ha sido difundida ampliamente por noticieros y periódicos de distinta índole lo que ha tenido como consecuencia que muchos mexicanos no quieran visitar este lugar.

Entonces, es posible decir que el resultado de lo anterior es la identidad, por un lado es un sentimiento de pertenencia a algo, en el caso de los lugares a alguno de los elementos que conforman un lugar. Por otro lado la identidad también se da cuando se desarrollan sentimientos comunes hacia ese elemento (Giménez, 2005). Ello hace que las personas que la experimentan se 'adhieran' a lo conocido y reproduzcan esas características a lugares nuevos (Norton, 2005). Por ejemplo, el nacionalismo, que es una serie de ideologías políticas basadas en creencias culturales acerca de cierto territorio (Agnew, 2004). Y a su vez lo transmitan para seguir consolidando la idea de identidad de ese lugar.

Como ya se mencionó, esta perspectiva se distingue por la consideración de factores humanos y más particulares que generales, los cuales corresponden a una tradición más cualitativa; por lo tanto se considera que una perspectiva humanista es la adecuada para el análisis de la identidad de la estación de trenes de Shinjuku en Tokio como un lugar en la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* del autor japonés Haruki Murakami como herramienta que provea nuevos métodos dentro de la ciencia geográfica.

## Capítulo 2. Información geográfica de la novela “*Los años de peregrinación del chico sin color*”

En este capítulo se presenta un breve contexto de la literatura japonesa contemporánea para ubicar históricamente al autor Haruki Murakami. También incluye la biografía del mismo y una síntesis de la novela. Finalmente se verán fragmentos de la novela que el autor utiliza en la trama para construir el ambiente geográfico de la historia, específicamente el sistema de transporte ferroviario y la estación de trenes de Shinjuku.

### 2.1 La literatura japonesa contemporánea

La historia de la literatura japonesa se remonta a hace más de mil años, y ha sido dividida en cinco grandes periodos, Nara (710 – 794), Heian (794 – 1185), Kamakura – Muromamchi (1185 – 1573), Edo (1603 – 1868) y Meiji (1868 - actualidad) (Keene, 1956).

El primero de ellos es la época Nara y el segundo la época Heian, en la que se desarrolla lo que hoy en día es llamado literatura clásica. Desde ese momento hasta la actualidad la literatura japonesa ha sufrido cambios y ajustes en los distintos momentos de su historia. A partir de la introducción del uso de caracteres chinos, distintas ramas dentro de la literatura comienzan a desarrollarse, la narrativa, la poesía (*tanka* y *haiku*) y la caligrafía (Rubio, 2012). De este periodo se reconocen obras como ‘*Genji monogatari*’ de Murasaki Shikibu, por muchos considerados como la primer novela de la historia japonesa.

La narrativa se desarrolla con distintos temas y valores estéticos como fondo que permanecen hasta hoy en día. Por ejemplo, la melancolía que impregna los siglos XI y XII, la fugacidad y el misterio del siglo XIII, la pobreza y desolación del siglo XV o la sensualidad del siglo XVIII (Rubio, 2012).

Sin embargo es hasta el siglo XIX, con la restauración Meiji (1868) que la diversidad de textos y cultura se desarrolló ampliamente en el país. Después de casi 250 años de aislamiento y seis décadas de control militar, Japón comenzó a

desarrollarse a partir de la imitación de los países occidentales. Económica y socialmente, Japón modeló las costumbres occidentales sin perder de vista sus propios valores estéticos y culturales. Por supuesto, la literatura no fue excepción de este fenómeno, aunque con mayor lentitud, la narrativa fue adaptando poco a poco las formas de la literatura occidental con la ayuda de la traducción de obras al japonés (Keene, 1956).

De este periodo se reconocen diversos autores importantes. Por ejemplo, Mori Ogai (Mori Rintaro) (1862 – 1922) y Natsume Soseki (Natsume Kinnosuke) (1867 – 1916) son considerados los dos grandes autores de esta época, los cuales fueron pioneros en integrar los aspectos de la literatura europea a la literatura oriental y a su vez construir nuevos conceptos literarios y culturales para el país. (Rubio, 2012; Rimer, 1994). Posteriormente Akutagawa Ryunosuke, autor de relatos y primero en ser traducido al español directamente del japonés, fue influenciado por los dos autores mencionados anteriormente y continuó con la nueva tradición incorporando temas y estilos occidentales a paisajes y personajes orientales. (Rubio, 2012)

Luego se encuentran dos ganadores del premio Nobel de literatura. El primero de ellos Yasunari Kawabata (1899-1972) quien lo recibió en el año de 1968 y Kenzaburo Oe (1935) en 1994. Aun teniendo una obra propia y sumamente diferenciada, ambos tratan temas que surgen a raíz de esta occidentalización de Japón como la moral y la libertad individual. (Rubio, 2012)

Otros autores que son ejemplo de esta tradición son Osamu Dazai (Shuji Tsushima, 1909-1948), Yukio Mishima (Kimitake Hiraoka, 1925-1970) e Inoue Yasushi (1907-1991) quienes han visto sus obras traducidas a diversos idiomas y distribuidas en numerosos países.

Dentro de este contexto se encuentra Haruki Murakami, quien ha sido llamado por la crítica como el autor japonés más famoso hasta la fecha, y autor de la novela, objeto de esta investigación, *“Los años de peregrinación del chico sin color”*. Así pues, se dedicara un apartado completo a la revisión de información más detallada sobre este autor.

## 2.2 Vida y obra de Haruki Murakami

Haruki Murakami es un escritor japonés nacido en Kioto en 1949 (Ver figura 1) Actualmente con 66 años de edad es considerado por diversos medios como el autor japonés más traducido y vendido en el mundo, sin embargo el mismo Murakami reconoce que nunca estuvo en sus planes serlo.



*Figura 1. Haruki Murakami en España, en 2011. Fuente: TusQuets editores.*

Mientras realizaba sus estudios en literatura y teatro griegos en la Universidad de Waseda en 1975, Murakami abrió un bar de jazz cerca de la estación de Kokubunji (que posteriormente mudó cerca de la estación de Sendagaya) en la ciudad de Tokio que regenteó junto con su esposa Yoko durante siete años. Así lo relata el mismo Murakami en su ensayo autobiográfico “*De qué hablo cuando hablo de correr*” (2007)

“[...] abrí un local al lado de la puerta sur de la estación de Kokubunji y, tras llevarlo durante unos tres años, tuve que trasladarme al centro porque iban a reformar el edificio donde se hallaba.” (Murakami, 2007)



Su vida como dueño de un modesto pero concurrido bar resultaba ajetreada pero llena de satisfacciones, sin embargo cuando Murakami estaba por cumplir los 30 años de edad decidió escribir una novela. Como lo relata en algunas entrevistas recuerda exactamente el día y la hora en la que decidió hacerlo.

Fue un primero de abril de 1978 a la una y media de la tarde en el estadio Jingu viendo un partido de béisbol de los Yakult Swallows. (Murakami, 2007) Con la amenaza de entrar a la treintena y ya no sentirse ni tan joven ni tan viejo, Murakami decidió escribir su primera novela 'Oíd cantar al viento' (Kaze no uta o kike) que fue publicada por la revista Gunzo un año después.

A raíz del buen recibimiento de la primer novela, Murakami publicó en 1983 *'Pinball, 1973'* (1973-nen no pinbōru). Ambas novelas fueron nominadas al premio Akutagawa; el premio de literatura más prestigioso de Japón, sin embargo ninguna lo obtuvo (Murakami, 2007).

Durante los siguientes tres años escribió algunos otros relatos al mismo tiempo que realizaba trabajos como traductor de Scott Fitzgerald y continuaba regenteando su bar. Finalmente en 1982 cerró el local y se dedicó a ser escritor de tiempo completo.

En 1989 publicó su tercer novela *'La caza del carnero salvaje'* (Hitsuji o meguro bōken) y en el 2000 *'Tokio blues (Norwegian Wood)'* (Noruwei no mori), con la cual logró la gran fama de la que goza actualmente. Sin embargo, es aparente que Murakami no disfruta de esta atención, como el mismo lo describe:

“Lo que más feliz me hacía era saber que había muchos entusiastas de mis obras. Es decir que esos <uno de cada diez> que habían repetido, se habían convertido en lectores fieles. [...] Para mí era una situación ideal, o al menos muy confortable. Si, escribiendo lo que yo quería y como yo quería, podía llevar una vida normal, no necesitaba nada más. Sin embargo, Tokio blues. Norwegian Wood se vendió más de lo previsto, y esta situación <confortable> se vio alterada por algunos cambios [...]” (Murakami, 2007).

A partir de ese momento y hasta la actualidad Murakami se ha convertido en un autor traducido a más de 50 idiomas y acreedor de numerosos premios como el Noma (1982), el Tanizaki (1985), el Yomiuri (1996) y el Franz Kafka (2006) (Murakami, 2007).

Actualmente su obra cuenta con diversas novelas, ensayos y recopilaciones de cuentos que han sido traducidas al español en su mayoría por la editorial TusQuets y traducidos por Lourdes Porta. A continuación en la tabla 1 se presentan las obras publicadas de Murakami y su correspondiente traducción y publicación en español.

<b>Título original de la novela</b>	<b>Año de publicación</b>	<b>Título en español de la novela</b>	<b>Año de publicación</b>
<i>Kaze no uta o Kike</i>	1979		
<i>1973/nen no pinbōru</i>	1980		
<i>Hitsuji o megur-u bōken</i>	1982	<i>La caza del carnero salvaje</i>	1992
<i>Sekai no owari to hādoborudo wandārando</i>	1985	<i>El fin del mundo y un despiadado país de las maravillas</i>	2009
<i>Noruwei no mori</i>	1987	<i>Tokio blues. Norwegian blues.</i>	2005
<i>Dansu dansu dansu</i>	1988	<i>Baila, baila, baila</i>	2012
<i>Kokkyō no minami taiyō no nishi</i>	1992	<i>Al sur de la frontera, al oeste del sol</i>	2003
<i>Nejimaki-dori kurunikuru</i>	1995	<i>Crónica del pájaro que da cuerda al mundo</i>	2001
<i>Supūtonik no koibito</i>	1999	<i>Sputnik, mi amor</i>	2002
<i>Umibe no Kafuka</i>	2002	<i>Kafka en la orilla</i>	2006
<i>Afutā Dāku</i>	2004	<i>After Dark</i>	2009
<i>1Q84 (ichi kyū hachi yon)</i>	2009 - 2010	<i>1Q84</i>	2011
<b>Colecciones de relatos</b>		<b>Colecciones de relatos publicados en español</b>	
<i>Mekura yanagi to nemuru onna</i>	1979 - 2005	<i>Sauce ciego, mujer dormida</i>	2008
<i>Zō no shōmetsu &lt;El elefante desaparece&gt;</i>	1983 - 1990		
<i>Kami no kodomo-tachi wa minna odoru</i>	2000	<i>Después del terremoto</i>	2013

Ensayo		Ensayo publicado en español	
<i>Uten-enten</i> <Cielo lluvioso, ardiente>	1990		
<i>Pōtoreitu in jazu I, II</i>	1997 - 2001		
<i>Andāguraundo</i>	1997 - 1998	<i>Underground</i>	2014
<i>Hashiru koto ni tsuite kataru toki ni boku no kataru koto</i>	2007	<i>De qué hablo cuando hablo de correr</i>	2010
<i>Imi ga nakereba swingu wa nai</i>	2008		
<i>Onna no inai otokotachi</i>	2014	<i>Hombres sin mujeres</i>	2015

Tabla 1. Obra publicada de Haruki Murakami. Elaborado por la autora con base en: Rubio, 2012

Como se observa en el recuadro solo hasta 1992 la editorial Anagrama publicó en español ‘*La caza del carnero salvaje*’ y en 2001 la editorial TusQuets tradujo y publicó ‘*Crónica del pájaro que da cuerda al mundo*’ en España y muchas de las obras no fueron publicadas en español sino hasta varios años después gracias a la excelente respuesta de los lectores.

Incluso ha sido considerado acreedor del premio Nobel de literatura en varias ocasiones, especialmente en 2012, pero en ninguna ocasión ha resultado galardonado (Laguiet, 2014).

Murakami logra crear una conexión con sus lectores a través de los personajes de sus historias. Así como él disfruta de la soledad y una vida tranquila, los personajes que protagonizan sus novelas no difieren mucho de esta personalidad. En casi todas las ocasiones sus protagonistas son jóvenes varones con una tendencia casi sintomática a la soledad o abandonados por sus mujeres y amigos, con complejos típicos de la adolescencia pero que al final encuentran alivio en la simpatía por los demás (Sotelo, 2012).

En cuanto a sus mujeres, al igual que los varones son solitarias y desadaptadas de la sociedad en la que viven, pero son sensibles y complejas, algunas de ellas son agresivas y fuertes pero dentro siguen siendo vulnerables.

Estas características facilitan el acercamiento del autor con sus lectores y por lo tanto el éxito de sus novelas (Sotelo, 2012).

Otro punto clave para comprender el éxito del autor japonés es justamente eso: su *'japoneidad'* (Rubio, 2012). Muchos críticos y analíticos argumentan que la obra de Murakami no tiene los elementos de un autor japonés. No se apega a las ideas clásicas que se tienen de un país oriental como lo es Japón; en sus historias no se encontraran geishas, biombos o samuráis; al contrario, se encuentran elementos como el jazz y el cine norteamericanos. A pesar de ello, si se analiza con mayor detalle y se comparan todas las novelas del autor se puede encontrar que el contexto japonés está presente; la comida, las tradiciones o la religión (Rubio, 2012).

En una entrevista el mismo autor reconoce:

“Ciertamente, no sé qué es Oriente y qué es Occidente. Yo nací y crecí en Japón y como comida japonesa, pero también me gusta el jazz y mis autores favoritos son europeos o norteamericanos, me encantaba la serie ‘Perdidos’ y me sigue fascinando ‘Twin Peaks’. Creo que mi literatura es un poco eso, la unión entre Este y Oeste; es, en realidad, lo que yo he vivido, lo que viven los jóvenes japoneses de hoy, que comen hamburguesas y beben Coca-Cola. Éste es su mundo, y en este mundo todo está mezclado, no hay diferencias” (Fernández, 2011).

Así pues, la convivencia de las dos culturas; oriental y occidental; permiten que el rango de identificación con los lectores se amplíe. Murakami asegura que cuando escribe una historia no se pone a pensar si está escribiendo para un japonés, un francés o un chino, simplemente escribe lo que hay en su mente y es cien por ciento auténtico (Ruíz, 2009).

Entonces Murakami resulta ser un ‘japonés que no parece japonés pues a diferencia de sus muchos compatriotas y también autores escriben sobre temas referentes a su cultura y lenguaje; sin embargo esta emulación a occidente es lo que algunos consideran como una de las causas de la masiva aceptación de su obra (Rubio, 2012).

El éxito de Murakami en el mundo y específicamente en los países hispanohablantes ha tenido distintos impactos, principalmente en los lectores que lo hacen por placer pero también en los académicos y expertos en temas de

literatura, sociología, urbanismo o lingüística. Existen diversos estudios que se enfocan en desenmarañar el fenómeno que representa Murakami. Algunos de los autores más importantes son Justo Sotelo quien dedicó su tesis doctoral al estudio de los mundos posibles en la obra de Murakami (Sotelo, 2012) y Carlos Rubio (Rubio, 2012).

En México el autor también ha tenido un gran recibimiento, entre lectores y académicos; por ejemplo Mario Bassols quien es pionero en los estudios de este autor (Bassols, 2008); y se encuentra en las listas de los más vendidos sobre todo con su novela *‘Los años de peregrinación del chico sin color’* en 2013. (Magazine, 2013)

### **2.3 Sinopsis de *‘Los años de peregrinación del chico sin color’***

Al realizar una sinopsis de la novela que es objeto de estudio de esta investigación se pretende mostrar un fondo que de base a los temas centrales de este trabajo.

Aunque se recomienda al lector de esta tesis realizar una lectura propia de la novela se presentarán los elementos esenciales de la historia para mayor comprensión del análisis que se realizara posteriormente.

La historia se sitúa en Japón desde 1995 hasta el 2013; año en que fue publicada la novela; en dos principales ciudades japonesas: Nagoya y Tokio. La historia comienza con los recuerdos de adolescencia de Tsukuru Tazaki (Tsukuru en japonés significa ‘hacer’) un ingeniero que nació y vivió hasta los 18 años en Nagoya con sus cuatro mejores amigos: Kei Akamatsu, Yoshio Oumi, Yuzuki Shirane y Eri Kurono con quienes compartía más que intereses, eran un grupo inseparable que hacia todo juntos y nunca sin consultárselo los unos a los otros.

Los nombres de los cuatro amigos de Tsukuru hacen una alegoría a los colores que puede ser explicada de mejor forma con una comparación de los ideogramas japoneses que componen sus nombres y su correspondiente traducción al español. (Ver Tabla 2)

Nombre en japonés	Traducción al español	Abreviación	Traducción al español
赤松 慶 ( <i>Léase Akamatsu Kei</i> )	Pino Rojo	赤 ( <i>Léase Aka</i> )	Rojo
青海 悦夫 ( <i>Léase Oumi Yoshio</i> )	Mar azul	青 ( <i>Léase Ao</i> )	Azul
白根 柚木 ( <i>Léase Shirane Yuzuki</i> )	Raíz Blanca	白 ( <i>Léase Shiro</i> )	Blanco
黒埜 恵里 ( <i>Léase Kurono Eri</i> )	Prado negro	黒 ( <i>Léase Kuro</i> )	Negro

*Tabla 2. Nombre de los personajes de la novela con caracteres en japonés y explicación de la alegoría a los colores. Elaboración propia, con datos de (Murakami, 2013)*

Tsukuru es el único cuyo nombre no contiene un ideograma que signifique un color, esto lo hace sentir apartado, y excluido del grupo, pues además no considera tener ningún talento especial como sus amigos. A él lo único que le interesa son las estaciones de tren y todo lo que implican; desde su infraestructura, los trenes que pasan bajo un riguroso itinerario y las personas que sin saberlo pasan en ellas más tiempo del que se dan cuenta.

Cada uno de ellos crece queriendo cumplir las expectativas de sus familias, y cuando terminan el instituto cada uno toma un camino distinto, sin embargo solo Tsukuru decide irse a Tokio para ir a estudiar ingeniería en construcción de estaciones de tren por las cuales siempre había sentido una gran fascinación. Mientras que sus cuatro amigos decidieron continuar con su vida en Nagoya con la promesa de seguir siendo tan cercanos como siempre.

No obstante, un día sus amigos decidieron cortar el contacto con él y le comunicaron que no querían volver a verlo sin darle ninguna explicación. A raíz de esto Tsukuru dejó de viajar a Nagoya por miedo a encontrarse con sus amigos y cayó en una grave depresión que nunca abandono del todo. Aunque terminó sus estudios sin inconvenientes cada uno de sus días se convirtió en una rutina sin sentido que terminaba en el sentimiento de querer morir cada noche. Su único escape a la tristeza era sentarse en cualquier estación de tren y observar la

dinámica cuasi perfecta del sistema ferroviario japonés y a las personas que lo utilizan diariamente.

En el presente, Tsukuru de 36 años de edad, cuenta con un trabajo aceptable en el que se dedica al diseño y mantenimiento de estaciones de tren de una empresa ferroviaria de la región de Kanto, que incluye Tokio. Cuando conoce a Sara Kimoto, una sofisticada y elegante agente de viajes, Tsukuru se da cuenta de que el desconocimiento de la razón por la cual fue abandonado por sus amigos no le permite seguir con su vida por completo. Así pues, por consejo de Sara, vuelve a Nagoya a buscar a cada uno de sus amigos.

Al llegar a su ciudad natal se encuentra con la noticia de que Shiro está muerta y al parecer fue asesinada; Ao es un lujoso vendedor de automóviles, Aka es el dueño de una empresa que se dedica al entrenamiento de personal para empresas y Kuro está casada y vive en Finlandia. Así pues, habla con ellos para desenmarañar la duda que lo ha mantenido al filo de la muerte durante tantos años. Visita a Kuro en Finlandia quien finalmente le revela que al parecer Shiro lo culpó de haberla violado durante una visita que ella hizo a Tokio, el resto prefirió ignorarle para no dañar a su amiga. Su viaje lo hace reflexionar sobre si realmente es una persona 'sin color' o solo es la imagen que el mismo se ha formado, así pues, decide volver a Japón y comenzar una relación seria con Sara. (Murakami, 2013)

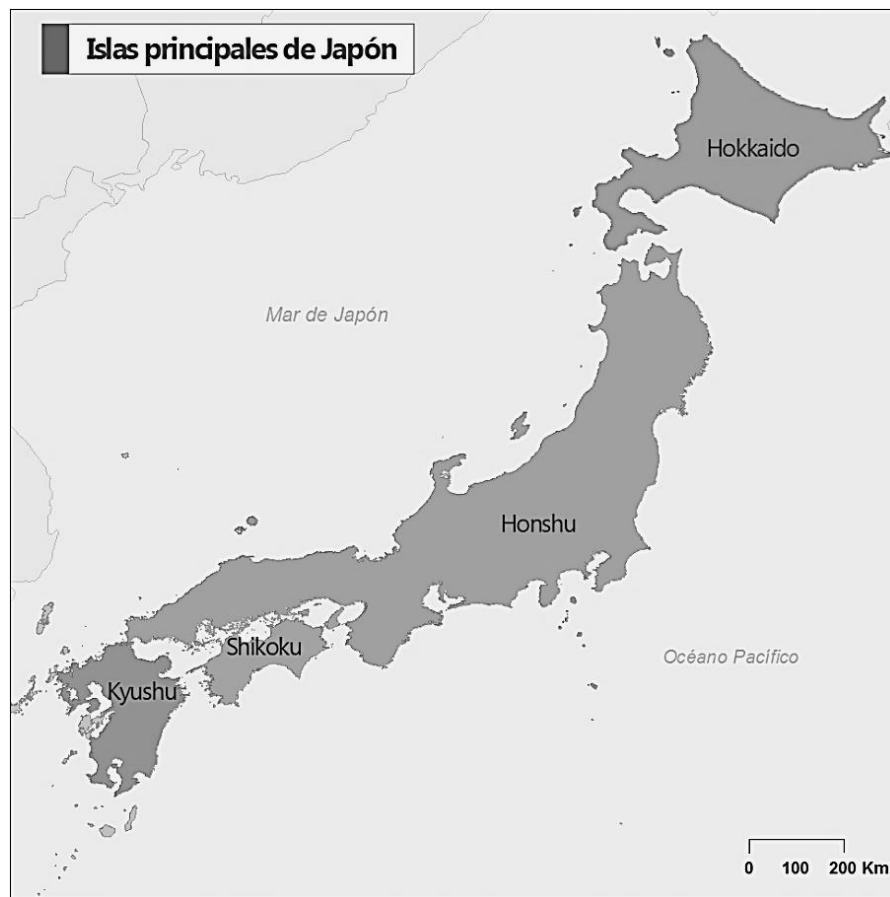
Esta breve sinopsis hace referencia a los nombres y lugares que se presentan a lo largo de la novela. A partir de esta base, se presentara un análisis espacial de la obra con énfasis en la ciudad de Tokio y la estación de Shinjuku y sus respectivas características físicas y culturales.

## **2.4 El sistema de transporte ferroviario en Tokio**

En la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* el tema de los ferrocarriles es frecuente, primero porque consiste una parte fundamental de la personalidad del protagonista y segundo porque refleja dos de los temas principales de la historia que son la soledad y la incertidumbre.

Por lo anterior es importante presentar un contexto del surgimiento de este tipo de transporte de pasajeros en la ciudad de Tokio, que es donde ocurre la mayor parte de las historias de Murakami (Rubio, 2012) y cómo llegó a ser tan importante en la actualidad. Sin embargo no es posible comprender este contexto sin antes dar una explicación de esta megalópolis y del territorio que la contiene: Japón.

Japón, o por sus caracteres en japonés, Nihon (日本) es un país asiático compuesto por más de mil islas pequeñas con cuatro principales: Hokkaido (北海道), Honshu (本州), Shikoku (四国) y Kyushu (九州) que en total cubren unos 370,000 kilómetros cuadrados (Ver Mapa 1).



Mapa 1. Islas principales de Japón. Se muestra con distintos colores las cuatro islas más grandes que se identifican en el archipiélago japonés. Elaboración propia con datos de (Collcutt, et al., 1991)



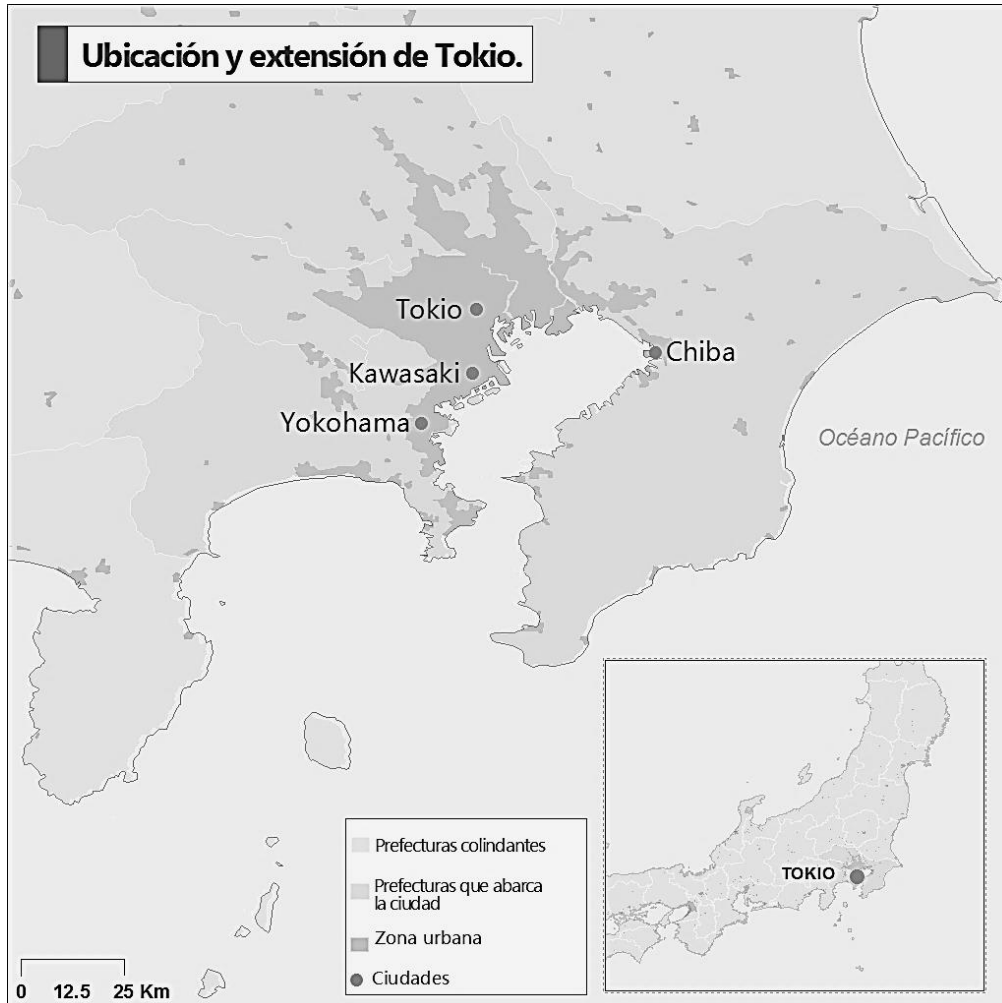
Del total de su superficie, el 75 por ciento está formada por abruptas zonas montañosas, lo que determina la localización de valles y planicies costeras aptas para el emplazamiento humano, la agricultura y la industria. Las más importantes son la planicie de Ishikari en Hokkaido, la planicie de Niigata en el norte de Honshu, la planicie de Nobi alrededor de la ciudad de Nagoya en el centro de Honshu, la planicie de Osaka, la planicie Tsukushi en el norte de Kyushu y la planicie de Kanto justo al borde de la bahía de Tokio (Collcutt, et al., 1991) (Ver Mapa 2).



Mapa 2. Planicies principales de Japón. Se muestran las planicies más pobladas del país. Elaboración propia, con datos de (Collcutt, et al., 1991)

En esta última se localiza la ciudad de Tokio, una conurbación que abarca el área de Tokio, Kawasaki, Yokohama y Chiba y que concentra aproximadamente 31, 333 millones de habitantes. Hoy en día Tokio es la capital y es una de las ciudades más pobladas del mundo, en ella se concentra la mayor parte del desarrollo económico e industrial del país (Pelletier, 2012). Sin duda, uno de los factores que facilitó este desarrollo es la eficacia del sistema de transporte,

integrado por carreteras, ferrocarriles y transporte marítimo, sin embargo los ferrocarriles juegan un papel como motor de la industrialización y desarrollo nacional (Yamamoto, 1993) (Ver Mapa 3).



Mapa 3. Extensión de la ciudad de Tokio. Se representan las prefecturas que abarca la zona urbana de Tokio. Elaboración propia, con datos de (Pelletier, 2012)

Los ferrocarriles en Japón fueron introducidos durante la época de la restauración Meiji (1868) en la cual hubo una gran modernización del país. Así, Tokio pasó de ser una ciudad donde el medio de transporte principal se realizaba a través de canales que conectaban con el río Sumida a una metrópolis dependiente de los trenes (Freedman, 2011).

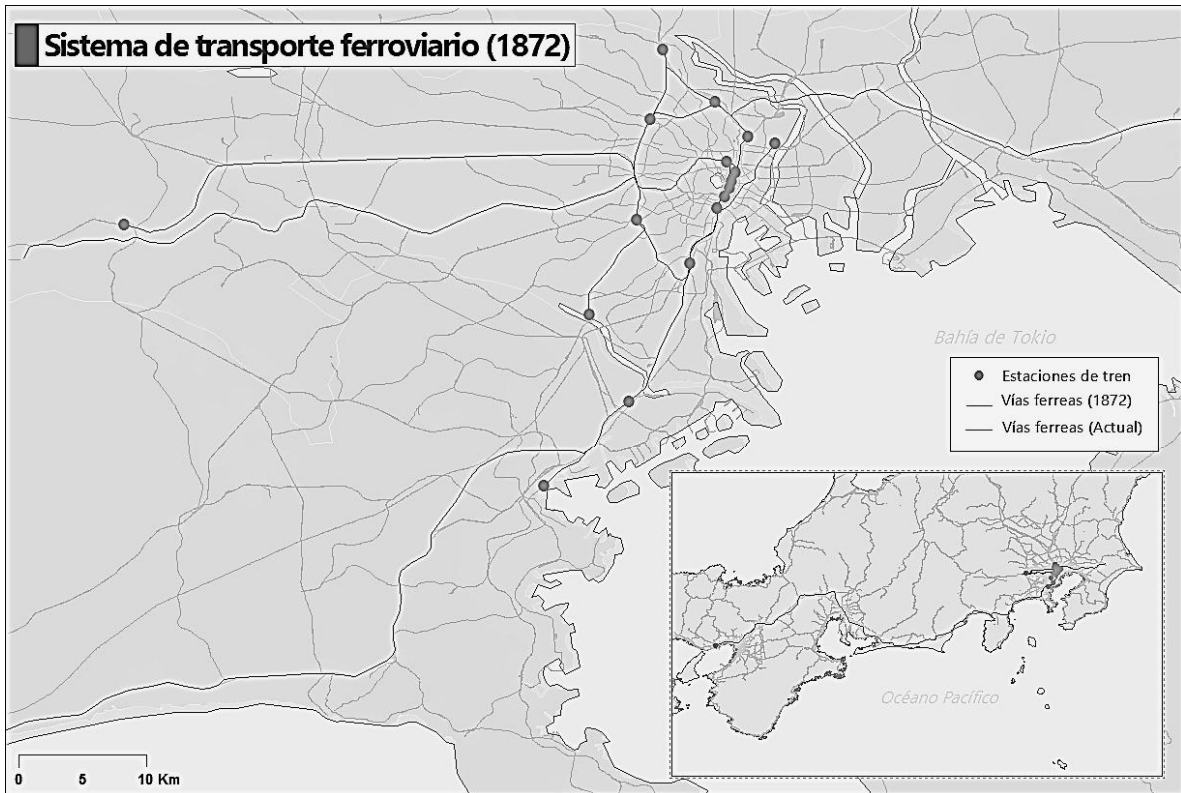
La primera línea de ferrocarril, construida por los ingleses en 1872 recorrió cuarenta kilómetros desde el centro de Tokio hacia el sur hasta llegar a Yokohama y constituye actualmente parte de la línea Tokaido que conecta a Tokio con Osaka

a lo largo de la costa este de la isla principal del archipiélago japonés. (López, 1995) Posteriormente se construyeron nuevas líneas como la de larga distancia que llegó hasta Kobe en 1889 o las primeras líneas electrificadas en 1903 de Shinagawa y Shinbashi a Ueno y Asakusa. De forma resumida estas son las líneas y estaciones de ferrocarril más importantes construidas en Tokio y su área suburbana durante el periodo de 1872 a 1925 (Ver Tabla 3) (Ver Mapa 4):

Línea/Estación	Año construcción
Línea Shimbashi – Yokohama	1872
Línea Shinagawa - Akabane	1885
Línea Kobe	1889
Línea a Hachoji (Actual Chuo line)	1895
Estación central (Tokio)	1914
Línea a Kawasaki	1901
Línea Shimbashi - Asakusa	1903
Línea Yurakucho - Kanda	1903
Línea Shinagawa – Ueno	1903
Línea Iidamachi - Ochanomizu	1904
Línea Shibuya - Tamagawa	1907
Línea Yamanote	1909
Línea Shinagawa - Tabata	1909
Línea Ikebukuro - Akabane	1909
Línea Keisei	1912
Línea Keio	1915
Línea Mekama - Meguro	1923
Línea Kanda – Ueno	1925

*Tabla 3. Líneas de ferrocarril construidas de 1872 a 1925.*

*Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)*



Mapa 4. Sistema de transporte ferroviario (1872). Se observan las líneas construidas en el periodo de 1872 a 1925. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)

Toda esta modernización en el transporte de Tokio representaba un gran avance no solo en la economía sino en el desarrollo cultural del país, sin embargo el 1 de Septiembre de 1923 un gran terremoto de 7.8 grados Richter de intensidad que azotó la región de Kanto, destruyendo la ciudad de Yokohama y gran parte de la ciudad de Tokio, esto significó la destrucción de las estaciones de tren que existían hasta la fecha (López, 1995).

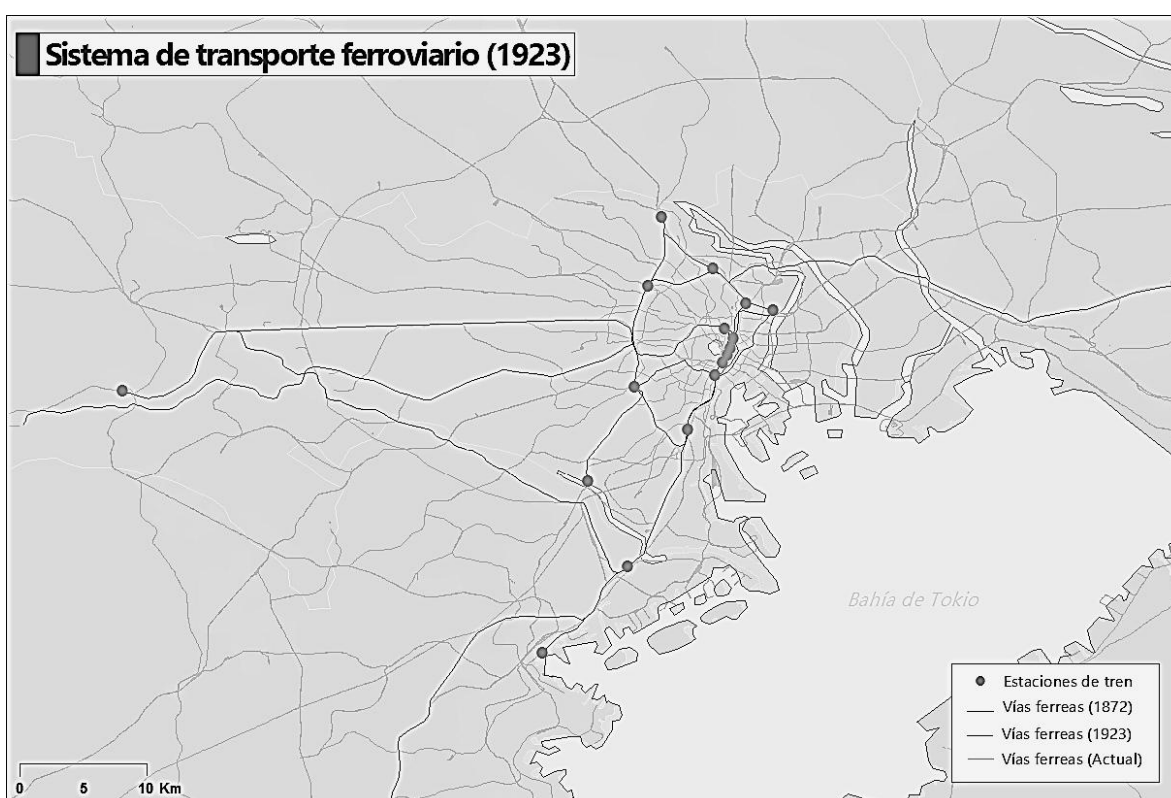
Después del gran terremoto comenzó una época de reconstrucción de las ciudades afectadas. Se restauraron las vías existentes pero también se crearon nuevas, incluido el metro subterráneo de Tokio inaugurado en 1927. En la tabla 4 y en el mapa 5 se muestran los tramos construidos hasta los inicios de la segunda guerra mundial (López, 1995).

Línea/Estación	Año construcción
Línea Kanda – Ueno	1925

Línea Nambu	1927
Línea subterránea Asakusa – Ueno	1927
Línea subterránea Asakusa – Shimbashi	1934
Línea subterránea Shimbashi – Shibuya	1938

Tabla 4. Líneas de ferrocarril construidas de 1925 a 1928.

Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)



Mapa 5. Sistema de transporte ferroviario (1925). Se muestran las líneas construidas entre el periodo 1925 a 1938. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)

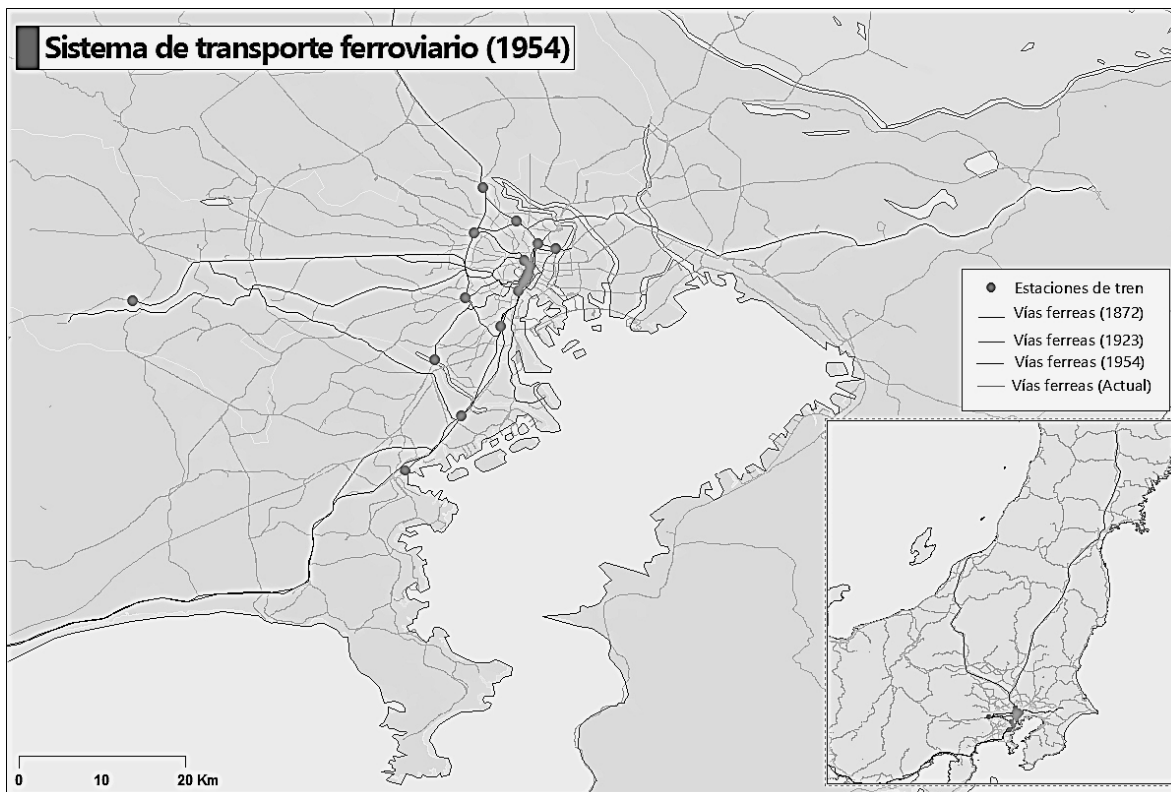
Después de la segunda guerra mundial comienza un auge económico en el país, lo que facilita el crecimiento suburbano de las ciudades, especialmente Tokio. En este periodo se construyen las primeras líneas de trenes rápidos, mejor conocido como *Shinkansen*. En 1964 se construye la primera línea hacia el sur que llegó a Osaka y que posteriormente fue prolongada hasta la ciudad de Fukuoka en la isla de Kyushu. Después se construye hacia el Norte una segunda línea que llegó a Morioka y hacia el Oeste hasta Niigata (López, 1995). Además se

continúa con la construcción de líneas de metro controladas por distintas empresas privadas. (Ver tabla 5) (Ver Mapa 6)

Línea/Estación	Año construcción
Línea subterránea Marunochi	1954
Línea subterránea Asakusa (tramo Oshiage - Asakusa)	1960
Línea Hibiya	1964
Línea <i>Shinkansen</i> a Osaka y Fukuoka	1964
Línea <i>Shinkansen</i> a Morioka	1964
Línea <i>Shinkansen</i> a Niigata	1964
Monocarril al aeropuerto de Haneda	1964

Tabla 5. Líneas de ferrocarril construidas de 1954 a 1964.

Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)



Mapa 6. Sistema de transporte ferroviario (1954) Se muestran las líneas construidas en el periodo 1954 a 1964. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)

En la actualidad el sistema de transporte ferroviario en Tokio está constituido por 32 líneas de ferrocarriles elevados, resultado de prolongaciones y remodelaciones de las líneas citadas anteriormente; que se encuentran controladas por una división gubernamental (Japan Railways o JR) y siete empresas privadas; de las cuales las más importantes son: al Norte la estación de Ueno, al Sur la estación de Shinagawa, la línea Chuo hacia el Oeste, la Joban al Noreste y la Sobu al E. Así como la línea circular Yamanote al centro de la ciudad y las estaciones de Shinjuku (12 líneas), la de Shibuya (8 líneas) y la de Ikebukuro (8 líneas) (López, 1995).

En cuanto al metro subterráneo controlado por dos empresas (Rapid Transit Authority y el Metropolitan Bureau of Transportation) cuenta con 13 líneas que hacen conexión con los ferrocarriles y dan servicio a millones de pasajeros al día (López, 1995).

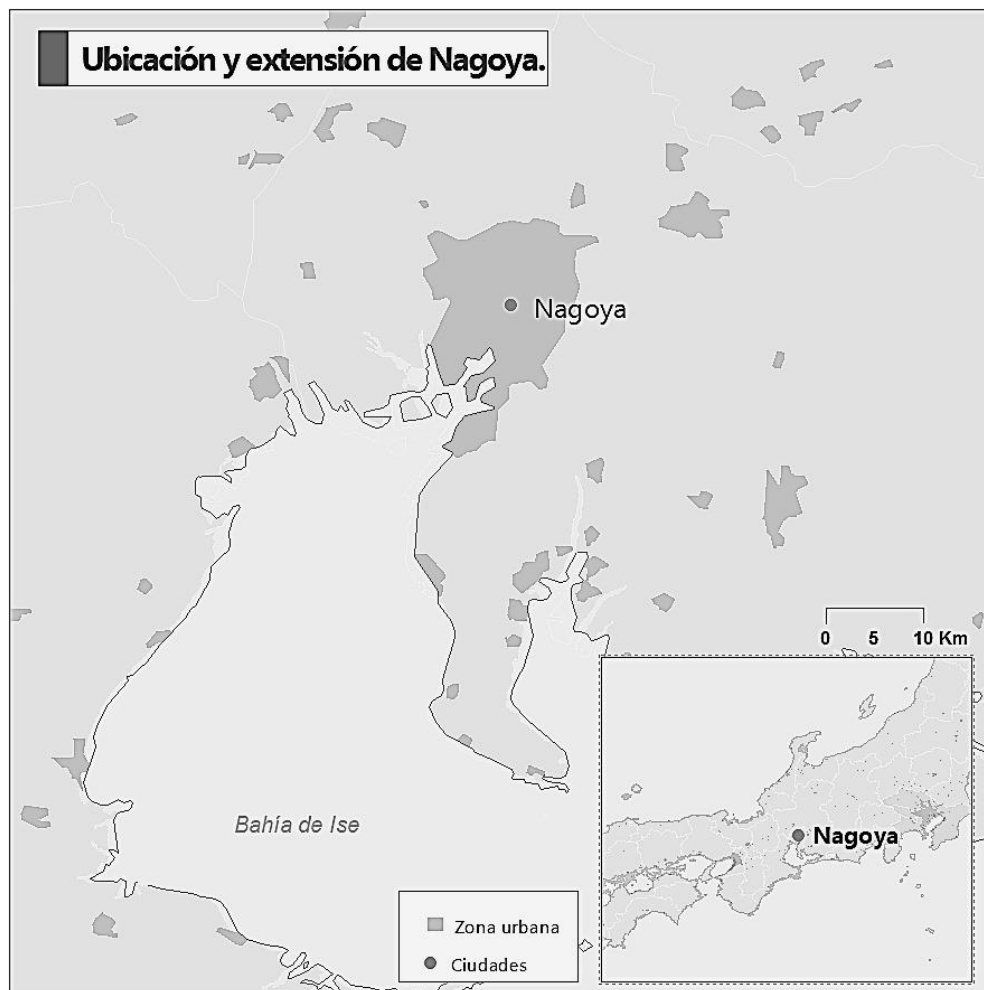
El sistema de transporte ferroviario de pasajeros fue y es de gran importancia para el desarrollo del país, además representa una buena parte de los muchos aspectos de la cultura japonesa, entre ellos la literatura. Así pues en el siguiente apartado se explicarán los elementos descriptivos encontrados en la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* que complementan esta información

## **2.5 Contexto geográfico de la novela**

En este apartado se presentan las características físicas de los lugares encontrados en la novela; esta dimensión abarca las descripciones de localización, tamaño, distancia y ambiente, entre otras. Como ya se mencionó en apartados anteriores, la historia se desarrolla principalmente en la ciudad de Tokio, sin embargo, el alcance del escenario geográfico se extiende hasta distintos lugares que se describirán a continuación.

## Nagoya

La ciudad de Nagoya está ubicada en la prefectura de Aichi de la región Tokai en la parte central de la isla de Honshu (Pelletier, 2012) y actualmente es la cuarta ciudad más grande de Japón, donde habitan aproximadamente 2.2 millones de personas y se concentra la mayor parte de la industria automovilística del país (Ver Mapa 7).



Mapa 7. Ubicación y extensión de Nagoya. Se muestra la ubicación de la ciudad con respecto al país y su extensión urbana en el terreno. Fuente: Elaboración propia con datos de (Pelletier, 2012)

Es considerada como una megalópolis (Ver Figura 2) y uno de los puntos del corredor poblacional Tokaido (Tokio-Osaka) (Pelletier, 2012). Se encuentra al

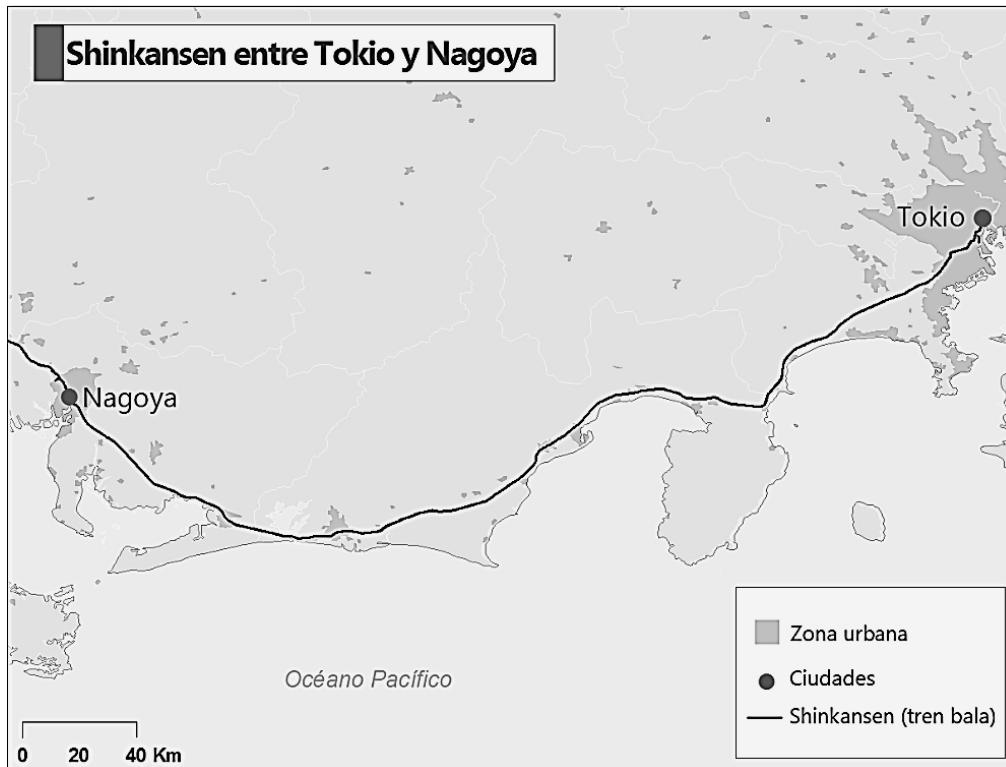


sur-oeste de la ciudad de Tokio a solo hora y media de distancia en tren bala (Ver Mapa 8).

“Le bastaba [a Tsukuru] con tomar el tren bala en Tokio para, hora y media después, plantarse en ese lugar <armónico y sin perturbaciones>.” (Murakami, 2013, p. 30)



Figura 2. Vista panorámica de la ciudad de Nagoya. Fuente: Flickr.com



Mapa 8. Shinkansen entre Tokio y Nagoya. Distancia de la línea de Shinkansen entre ambas ciudades. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013)

Según los datos obtenidos de la novela, Nagoya es una ciudad grande pero no comparable con Tokio; frecuentemente el autor utiliza comparaciones con la capital del país para hacer énfasis en el tamaño de esta ciudad:

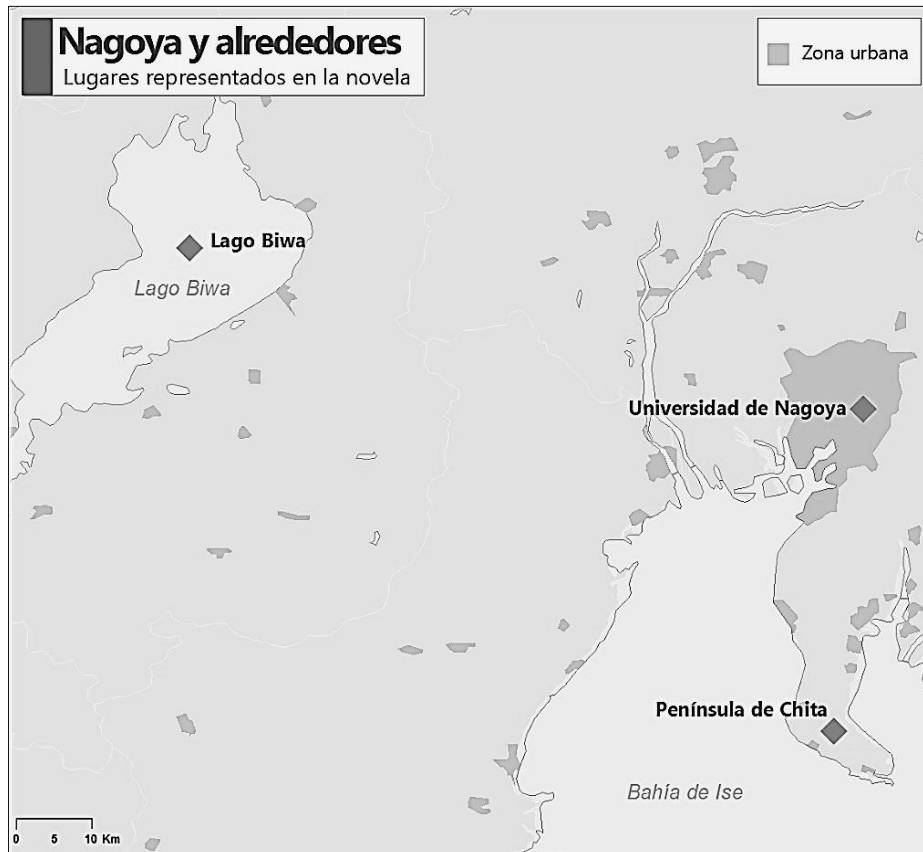
“Nagoya, por supuesto, también es una gran ciudad, pero en lo que respecta a su vida cultural, hay que admitir que, comparada con Tokio, parece una capital de provincia.” (Murakami, 2013, p. 27)

No deja de hacer hincapié en la importancia de Nagoya como centro industrial y punto de concentración de la población, pero aún es evidente la diferenciación:

“- Como ya sabes, Nagoya es una de las principales ciudades del país, pero al mismo tiempo es muy pequeña. Hay mucha gente, una industria fuerte, riqueza, pero es un mundo muy cerrado, con pocas posibilidades.” (Murakami, 2013, p. 180)

A partir de estas descripciones es posible visualizar a Nagoya como una ciudad con una notable importancia a nivel nacional, pero discreta y apacible. Por supuesto, esta visión es la de los personajes de la historia, que aunque son ficticios está marcada por la propia percepción del autor.

Otros lugares que también se mencionan dentro de la narración y que se encuentran asociados a Nagoya son: la Universidad de Nagoya “*Su padre [de Aka] era profesor de la Facultad de Económicas de Universidad de Nagoya.*” (p. 15), la península de Chita: “[...] *los días festivos se juntaban para practicar senderismo, jugar al tenis o ir a nadar a la cercana península de Chita.*” (p. 12) ubicada al sur de Nagoya. El lago Biwa: “[...] *los cuatro habían ido de excursión al lago Biwa en el coche.*” (2013) ubicado al oeste de Nagoya, cerca de la ciudad de Kyoto y el castillo de Nagoya “*El concesionario estaba en un tranquilo barrio próximo al castillo de Nagoya.*” (p. 139). Si bien no son de mayor relevancia en el desarrollo de la historia, ofrecen un panorama más amplio del alcance geográfico de los personajes en este escenario (Ver Mapa 9).



Mapa 9. Nagoya y alrededores. Se muestran los lugares mencionados en la novela con relación a Nagoya. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013)

Una vez que se han presentado las características físicas de la ciudad es posible decir que Nagoya es un centro urbano importante para la industria y la economía japonesa pero que a pesar de ser una ciudad de un tamaño considerable da la impresión de ser muy pequeña.

## Tokio

La metrópolis de Tokio es no solo la ciudad más grande de Japón sino una de las más grandes y pobladas a nivel mundial. Se ubica en la parte central-norte de la isla de Honshu, y abarca 7629 kilómetros cuadrados. Abarca los 23 distritos centrales de Tokio más las prefecturas de Saitama, Chiba y Yokohama.

En la novela se hace referencia a la ubicación de la ciudad al hacer mención de la empresa de ferrocarriles para la que trabaja Tsukuru:

“Tsukuru, por su parte, se dedicaba al diseño y mantenimiento de estaciones de tren en una empresa ferroviaria que cubría el área

occidental de la región de Kanto, que incluía Tokio.” (Murakami, 2013, p. 19)

Sin duda es una ciudad de gran tamaño (Ver figura 3). En la novela esta característica se encuentra presente en diversos pasajes de la historia, sobre todo en aquellos en los que se hace una comparación entre Nagoya; la ciudad de donde es originario Tsukuru; y Tokio; a donde se va a estudiar y vive actualmente el protagonista.

“Además, en varios aspectos Tokio era muy distinto del entorno donde había nacido y crecido. Las diferencias eran mayores de lo que había previsto: la envergadura de Tokio la volvía inabarcable; lo que ofrecía le parecía una diversidad apabullante.” (Murakami, 2013, p. 30)



*Figura 3. Parte de la ciudad de Tokio, se observa la Tokio Tower. Fuente: Flickr.com*

Entonces, Tokio es un centro de concentración de opciones infinitas. Estas opciones abarcan varios aspectos; por ejemplo la industria, o la concentración de empresas extranjeras. (Pelletier, 2012) En la novela se encuentra referencia a dos de ellas: la educación y el transporte.

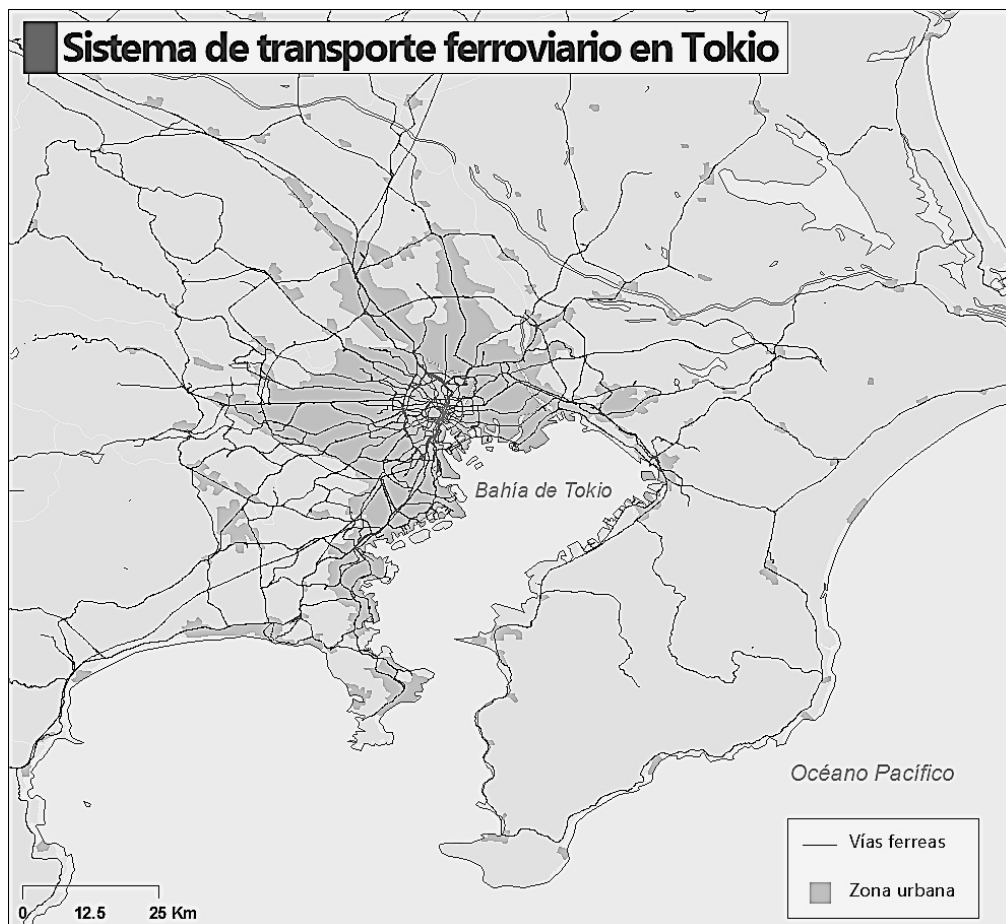
En primer lugar se hace referencia a los distintos medios de transporte y su importancia en la ciudad:

“Para moverte por Tokio, es mejor utilizar los trenes, autobuses y taxis. A veces uso la bicicleta, siempre podría alquilar un coche por horas. En ese aspecto es una ciudad diferente a Nagoya.” (Murakami, 2013, p. 145)

Así, es posible identificar que el transporte público es más utilizado que el de automóviles, además se mencionan a los trenes como la primera opción y aunque en este pasaje no se hace referencia a las razones en otro fragmento si sucede:

“En Tokio las líneas de ferrocarril se extienden como una malla por toda la ciudad, hay infinitas estaciones [...]” (Murakami, 2013, p. 29)

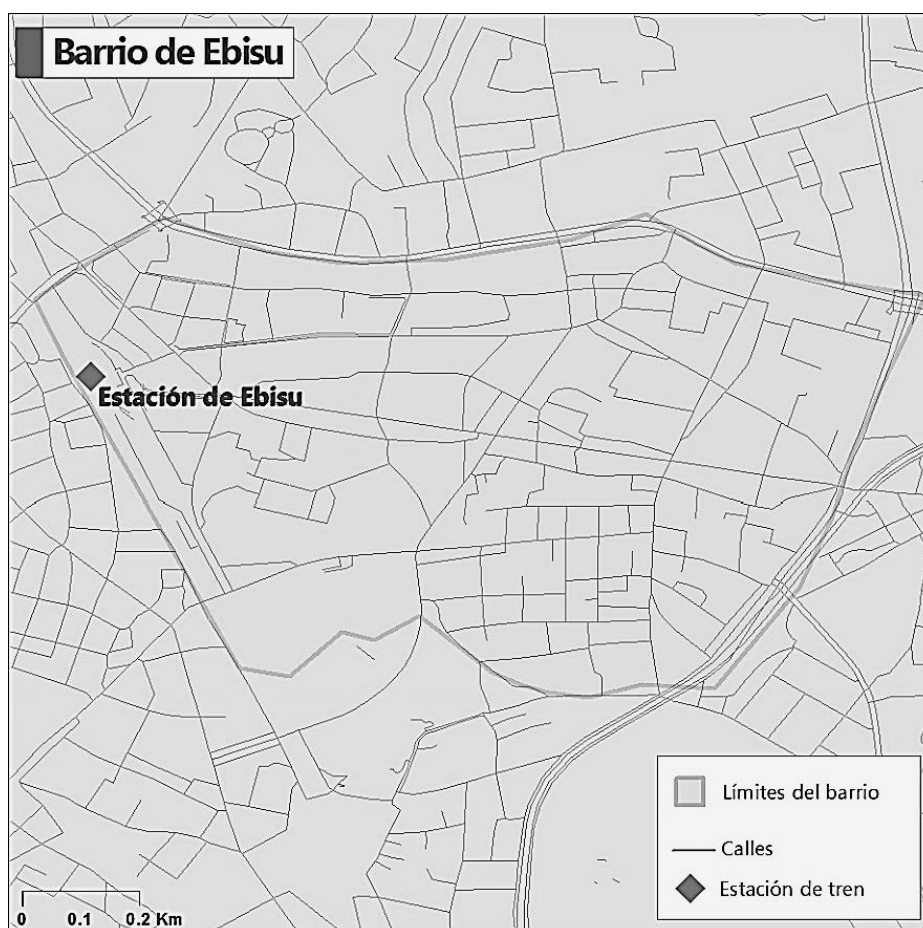
Los trenes gozan de una disposición amplia y como se observa en el mapa 10 el área cubierta por líneas de ferrocarril es la misma que cubre el área metropolitana de Tokio. Respecto a los autobuses, taxis y bicicletas no existe otra referencia en el texto, se infiere que es porque el protagonista tiene una afición con el sistema de transporte ferroviario, sin embargo, también por la importancia en el desarrollo de la ciudad y el país en general a partir del establecimiento de ferrocarriles (López, 1993).



Mapa 10. Sistema de transporte ferroviario en Tokio. Se muestran todas las líneas construidas hasta la fecha que abarcan el área urbana de Tokio. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995)

Lo anterior abarca aspectos de la ciudad completa, pero también existen menciones de barrios y en algunas ocasiones las estaciones de tren específicas que se encuentran en esos barrios. El primero de ellos es el de Ebisu, ubicado al sur del barrio de Shibuya, conectado por su propia estación de metro a través de la línea Yamanote (Ver Mapa 11).

“Se encontraban en un pequeño bar en las afueras de barrio de Ebisu, en Tokio.” (Murakami, 2013, p. 21)



Mapa 11. Barrio de Ebisu. Se muestra el barrio de Ebisu, sus calles y límites, así como la estación de trenes más cercana. Elaboración propia con datos de Google Maps.

También se menciona el barrio de Jiyugaoka, barrio donde vive Tsukuru, ubicado al sur del centro de Tokio (Ver Mapa 12).

“Tsukuru Tazaki nunca se mudó de aquel departamento, situado en el barrio de Jiyugaoka.” (Murakami, 2013, p. 58).



Mapa 12. Barrio de Jiyugaoka. Se muestra el barrio con sus calles, límites y estación más cercana. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

En este caso no se señala específicamente cómo se llega al barrio ni qué estación es la más cercana.

El barrio de Aoyama, mencionado en tres ocasiones, cuando se encuentra con Sara dos veces:

“Se dirigió al lugar de la cita, en Aoyama, al salir del trabajo.”  
(Murakami, 2013, p. 92)

“Estaban en un restaurante francés situado en el sótano de un edificio, en la zona de Minami-Aoyama” (Murakami, 2013, p. 93).

Y cuando va a comprar obsequios para Kuro y sus hijas

“Esa tarde había ido a Aoyama para comprarle un detalle a Kuro. También quería comprar unos libros ilustrados para sus hijas. En un lugar un poco apartado de la avenida Aoyama había una tienda donde vendían ese tipo de cosas. Cuando terminó, casi una hora después, decidió tomarse un descanso y entró en una cafetería

con una gran cristalería que daba a la avenida Omotesando.”  
(Murakami, 2013, p. 208).

A Aoyama, Tsukuru llega en metro después del trabajo, a través de una conexión en la estación Akasakamitsuke “En el metro se quedó profundamente dormido y estuvo a punto de perder la conexión en Akasakamitsuke” (Murakami, 2013, p. 92) (Ver Mapa 13)



Mapa 13. Barrio de Aoyama. Se muestra el barrio, sus calles, límites y estación de tren más cercana. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

El barrio de Shibuya, ubicado en el centro de la ciudad aparece en una de las citas de Tsukuru y Sara (Ver Mapa 14):

“Después de cenar dieron un paseo por Shibuya. Hacía una agradable noche de finales de primavera y una neblina envolvía la luna, grande y amarilla.” (Murakami, 2013, p. 99)





Mapa 14. Barrio de Shibuya. Se muestran las calles, límites y estación más cercana al barrio. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

Dentro de Shibuya se encuentra la zona de Hiroo, que también es uno de los lugares de encuentro entre Tsukuru y Sara

“Al día siguiente, Tsukuru se reunió con Sara en el barrio de Hiroo. Entraron en un pequeño bistró escondido en una zona residencial [...]” (Murakami, 2013, p. 190)

El barrio de Ginza también es mencionado en la historia, y se hace referencia al lujo y exclusividad. En este caso también se hace referencia a la ubicación exacta del lugar en cuestión y al transporte de acceso (Ver Mapa 15):

“Ella [Sara] le dijo el nombre de una cafetería cerca del cruce 4-chome. Tsukuru también la conocía.

Antes de las cinco salió de la oficina y en la estación de Shinjuku tomó la línea Marunochi. [...]” (Murakami, 2013, p. 125)



Mapa 15. Barrio de Ginza. Se muestran las calles, los límites y la estación del barrio de Ginza. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

Además después de la cena con Sara se menciona un breve recorrido desde la cafetería hasta la estación de Tokio:

“Caminó por la avenida hasta la estación de Tokio. Accedió por los torniquetes de la entrada de Yaesu, se dirigió al andén de la línea Yamanote y se sentó en un banco.” (Murakami, 2013, p. 136)

Lo anterior muestra a Tokio como una ciudad inmensa, llena de diversidad entre barrios, caótica pero funcional y probablemente la más importante del país.

## Finlandia

Aunque el tema central de esta investigación es la ciudad de Tokio y sus sistema de transporte ferroviario es importante mencionar las características físicas de Finlandia (Ver Mapa 17), pues una parte de la historia se desarrolla en este país, y además muestra la tendencia del autor para describir los lugares, ya que continúa haciendo comparaciones entre distintos espacios como lo hace entre Nagoya y Tokio.



Mapa 16. Ubicación de Finlandia. Se muestra Finlandia y sus países colindantes. Fuente: Elaboración propia.

La primera mención de Finlandia es cuando Tsukuru se entera que Kuro vive en Helsinki (Ver Mapa 17) con su esposo:

“- Kuro, es decir, Eri Kurono, vive ahora en Finlandia. Viene muy poco a Japón.

– ¿En Finlandia dices que vive?

– Se ha casado con un finlandés, tiene dos hijas pequeñas y vive en Helsinki. Así que si quieres verla, no te quedará más remedio que ir hasta allá.” (Murakami, 2013, p. 129)

Tsukuru decide ir a visitar a Kuro a Helsinki pues ella se ha casado con un finlandés y tiene dos hijas pequeñas. Tsukuru llega a Helsinki pero encuentra que Kuro está de vacaciones en Hameenlinna, una ciudad cercana.

“- Está a unos cien kilómetros, así que, como máximo, se tarda una hora y media. Hay una autopista que conecta directamente Helsinki con Hameenlinna. También se puede ir en tren, pero para llegar a la casa será mejor que vayas en coche.” (Murakami, 2013, p. 222)



Mapa 17. Ubicación de Helsinki. Se muestra la ciudad de Helsinki en el contexto nacional. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

Así pues, Tsukuru viaja hacia Hameenlinna y en el camino el autor continúa haciendo comparaciones, en esta ocasión entre Tokio y Finlandia:

“- Creo que no te será difícil encontrar el camino que lleva a la casa- dijo Olga -. Finlandia no es como Tokio o Nueva York. Hay poco tráfico y, si sigues las señales, y no te topas con ningún alce, llegarás sin problemas.” (Murakami, 2013, p. 229)

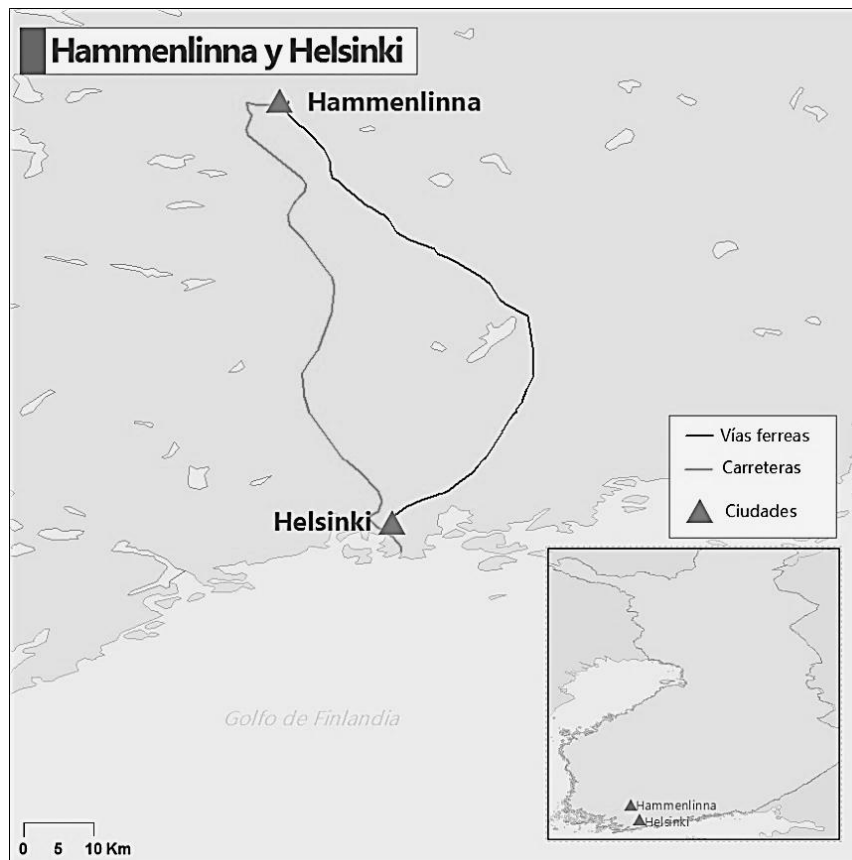
Y se hace una descripción del paisaje detallada, continuando con el elemento comparativo entre ambos países:

“En la mayor parte del trayecto, el bosque flanqueaba la autopista. Daba la impresión de estar cubierto de un profuso y lozano verdor. Eran bosques de abedules, y, aquí y allá, asomaban algunos pinos, piceas y arces. Pinos silvestres de tronco muy erguido y abedules cuyas ramas colgaban hacia abajo. Ninguna de esas especies crecía en Japón. De vez se divisaba algún árbol latifolio. Aves de gran envergadura planeaban lentamente, dejándose llevar por el viento, mientras oteaban sus presas. En ocasiones se veía el tejado de alguna granja. Eran grandes, sus cercados rodeaban suaves lomas en las que pastaba el ganado. En los pastizales habían segado y recogido la hierba en grandes fardos redondos, a todas luces con la ayuda de máquinas.” (Murakami, 2013, p. 230)

Al llegar a casa de Kuro, Tsukuru habla con su esposo y se hace una referencia a los trenes, lo que refleja el tema de la importancia del sistema de transporte ferroviario (Ver Mapa 18):

“- ¡Vaya! ¿Sabía que la primera línea de ferrocarril de Finlandia fue la que comunica Helsinki con Hameenlinna? Estamos muy orgullosos de nuestra estación.” (Murakami, 2013, p. 235)

Una vez que Tsukuru habla con Kuro vuelve a Helsinki y solo dos días después vuelve a Tokio.



Mapa 18. Hammenlinna y Helsinki. Se observan ambas ciudades conectadas por dos medios de transporte: el automóvil y el ferrocarril. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

A pesar que este país solo aparece brevemente, su importancia en la historia se concentra en el hecho de que le recuerda a Tsukuru que si tiene un lugar al cual volver y por el cual mejorar su vida.

## Otros lugares

En la novela se mencionan más lugares, si bien son pequeñas alusiones es relevante presentarlas pues comprenden el ámbito espacial en el que se desarrolla la historia.

*Prefectura de Akita:* Es el lugar donde nace y vive la familia de Haida, amigo de Tsukuru:

“Había nacido en la prefectura de Akita, era de tez blanca y tenía los dedos largos.” (Murakami, 2013, p. 56)

Después de cierto tiempo de ser amigos Haida regresa a Akita por razones desconocidas y no vuelve a aparecer en la historia.

*Kyushu:* Isla más al sur de Japón. Se menciona cuando Haida le cuenta Tsukuru una historia que le contaba su padre.

“Ese año, en invierno, el padre de Haida llevaba un tiempo trabajando de mozo en un pequeño balneario situado en las montañas de Kyushu, en la prefectura de Oita.” (Murakami, 2013, p. 72)

*Niigata:* Un pueblo no especificado en la prefectura de Niigata donde nació una de las mujeres con las que Tsukuru se acostaba antes de conocer a Sara:

“Ella, aunque se acostara con Tsukuru, tenía un novio, amigo de la infancia, en su pueblo en Niigata – ese dato se lo había dejado claro desde un principio-, y planeaban casarse en Abril.” (Murakami, 2013, p. 123)

*Hamamatsu:* Lugar a donde Shiro se mudó después de graduarse del colegio:

“-Después de graduarse en el conservatorio, durante un tiempo Shiro trabajó de profesora de piano en casa de sus padres, pero luego se independizó y se fue a vivir sola a Hamamatsu.” (Murakami, 2013, p. 156)

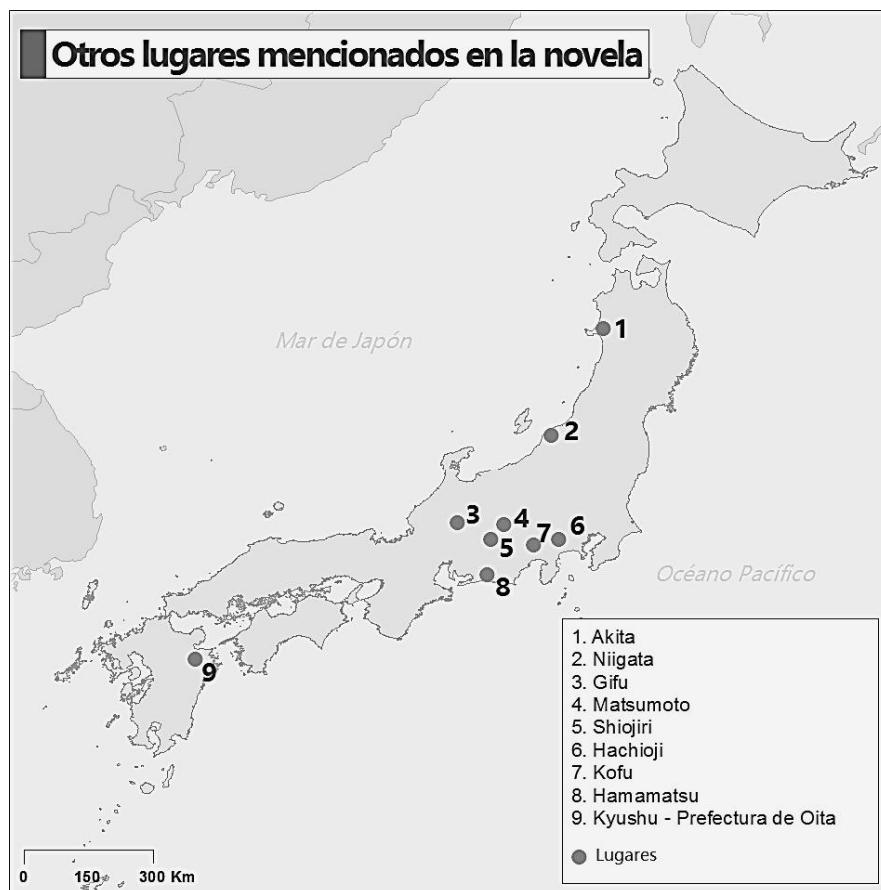
*Gifu:* Lugar donde vivía el esposo de Kuro cuando se encontraba en Japón.

“- Viví cinco años en Japón. En Gifu y en Nagoya. Estudié cerámica japonesa. Si no aprendía el idioma, no me podía defender.” (Murakami, 2013, p. 237)

*Matsumoto, Kofu, Hachioji y Shiojiri*: Lugares a donde Tsukuru piensa ir mientras observa trenes pasar en la estación de Shinjuku:

“Se dijo que, por ejemplo, nunca había ido a Matsumoto, Kofu o Shiojiri. De hecho, ni siquiera había ido a Hachioji, que estaba prácticamente al lado. A pesar de haber visto partir de ese mismo andén un sinfín de trenes con destino a Matsumoto, jamás se le había pasado por la mente la posibilidad de subirse él también a uno. Nunca se le había ocurrido ¿Cómo era posible?” (Murakami, 2013, p. 301)

En el mapa 18 se muestran los lugares que se acaban de describir.



Mapa 19. Otros lugares mencionados en la novela. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013)

Así pues, estos son los puntos que comprenden el escenario espacial de la novela, en este mapa se puede observar que la mayoría de ellos se concentran en Japón y específicamente en Tokio, sin embargo sí existe una visión más o menos amplia del país completo. En el siguiente apartado se mostrarán las características sociales y culturales de estos lugares, que en conjunto con la dimensión física forman una imagen de estos espacios.

## 2.6 El sentido del lugar en la novela

Siguiendo con la definición de lugar proporcionada al principio de esta investigación, ahora es necesario presentar las características socio-culturales de los lugares que se encuentran en la novela; estos elementos complementan el escenario físico que ya se presentó; se trata de las actividades y los significados ligados a la base tangible del territorio

### **Nagoya como ciudad natal**

La ciudad de Nagoya aparece en la historia en diferentes momentos. El primero de ellos es cuando se describe la vida de Tsukuru antes de irse a Tokio a estudiar la universidad. Se describen elementos de su familia:

“Mi padre es dueño de una inmobiliaria en Nagoya y tiene también varias propiedades en Tokio.” (Murakami, 2013, p. 57)

Y de su vida personal, específicamente aquellos relacionados con sus cinco amigos de la infancia:

“Los cinco iban a la misma clase de un instituto público situado a las afueras de Nagoya. Eran tres chicos y dos chicas. Trabaron amistad durante el verano del primer año, en un programa de voluntariado, y a partir de ese momento, aunque al pasar de curso acabarían en distintas clases formaron una pandilla inseparable.” (Murakami, 2013, p. 12)

“Tal vez por azar, las familias de los cinco eran de clase media alta y vivían en las afueras de la ciudad de Nagoya.” (Murakami, 2013, p. 13)

Así pues, al ser tan unido a sus amigos, Tsukuru manifiesta un sentimiento de pertenencia y seguridad en su ciudad natal:

“[Sobre Nagoya] Un lugar donde el tiempo fluía lentamente y lo esperaban amigos en quienes siempre podía confiar.” (Murakami, 2013, p. 30)

Después, al terminar el colegio, tanto Tsukuru como sus cuatro amigos toman caminos distintos:

“- Se matricularon en universidades locales. Aka entró en la Facultad de Económicas de la Universidad de Nagoya, donde enseñaba su padre. Kuro se matriculó en una universidad



femenina privada con un prestigioso departamento de Filología inglesa. Ao, al que se le daba bien el rugby, entró, gracias a una recomendación, en la Facultad de Comercio de una famosa universidad privada. Shiro, al final dejándose convencer por su entorno, abandonó la idea de convertirse en veterinaria y quiso estudiar piano en un conservatorio. Todos los centros estaban lo suficientemente cerca como para no tener que mudarse.” (Murakami, 2013, p. 26)

Sin embargo Tsukuru decide no quedarse en Nagoya:

“A mí también me habría gustado quedarme en Nagoya, ir a una universidad normal y corriente y pasármelo bien con ellos, sin matarme demasiado estudiando. Para mí habría sido más cómodo en muchos sentidos, aparte de que era lo que mi familia deseaba” (Murakami, 2013, p. 28)

Cuando se va a estudiar a Tokio, sigue volviendo a Nagoya de vez en cuando:

“- Al principio todo iba bien. Yo regresaba a Nagoya los días festivos de primavera y otoño, y también para las vacaciones de verano y fin de año, y procuraba quedar con ellos siempre que me era posible. Nos llevábamos igual de bien que antes.” (Murakami, 2013, p. 28)

Sin embargo poco a poco el sentimiento de pertenencia se desvanece cuando sus amigos rompen todo contacto con el:

“Durante las vacaciones de verano del segundo curso, supo que ese lugar había desaparecido.” (Murakami, 2013, p. 31)

Una vez hecha la selección de las actividades y sentimientos especiales que pueden ser reconocidos en la novela es preciso dar una idea general del lugar descrito a partir de la narración. Por lo tanto, en la novela Nagoya es visualizada como una ciudad importante, tanto a escala nacional (economía, población, etc.) como del personaje (en cuanto a sus sentimientos hacia el lugar), sin embargo es una ciudad pequeña, sencilla y cómoda donde las personas no tienen necesidad de migrar o buscar oportunidades.

## **Tokio**

La ciudad de Tokio es uno de los lugares donde transcurre la mayor parte de la historia y del que más elementos se pudieron identificar en la novela. Es el lugar donde vive Tsukuru en el momento de la historia, sin embargo sufrió un proceso de adaptación a la ciudad que se describirá a continuación.

Cuando Tsukuru se marcha de Nagoya a Tokio para estudiar la universidad se siente un extraño, no existía un vínculo con el lugar, más bien le parecía extraño y ajeno:

“No encontró a nadie con quien le apeteciera entablar una amistad o hablar más allá de lo imprescindible. Así que, en Tokio, pasaba la mayor parte del tiempo solo.” (Murakami, 2013, p. 30)

“Allí las opciones eran tantas, la gente hablaba de cosas tan extrañas y el tiempo transcurría tan rápido que le resultaba difícil mantener el equilibrio entre sí mismo y el mundo exterior.” (Murakami, 2013, p. 30)

Esto sucedía porque aún se sentía perteneciente a Nagoya con sus cuatro amigos; cuando ellos deciden romper todo tipo de contacto con él la situación empeora, pues no se siente parte de Tokio, pero tampoco de Nagoya:

“Cuando el sol se levantaba, abría los ojos, se cepillaba los dientes, se vestía con lo primero que encontraba, subía al tren, iba a la universidad y tomaba apuntes en clase.” (Murakami, 2013, p. 10)

Posteriormente, al entablar una amistad con un compañero de la universidad ‘Haida’, Tsukuru comienza a sentir que existe un motivo para estar en Tokio:

“Tsukuru sentía como, lentamente, empezaba a echar raíces en ese nuevo terreno que era Tokio. Aunque sobria y solitaria, su nueva vida estaba modelándose. Los viejos días en Nagoya iban transformándose en algo circunscrito al pasado, algo ajeno. Sin duda ese progreso se lo debía a su nuevo amigo, Haida.” (Murakami, 2013, p. 67)

Finalmente Tsukuru se acostumbra a vivir en Tokio:

“- Trabajo en Tokio, y ya llevo bastante tiempo viviendo allí, así que me he adaptado. Además, no se me ocurre en qué otro sitio podría vivir. Es así de simple. Pero no me entusiasma.” (Murakami, 2013, p. 146)

Es evidente en la última cita que Tsukuru se ha acostumbrado a vivir en Tokio por una razón, su trabajo. Esta es la única actividad que le hace sentir mayor tranquilidad en la ciudad. Y su trabajo, ingeniero para la construcción de estaciones de tren, proviene de su afición con los trenes de pasajeros que ha tenido desde niño:

“Tal vez podría considerarse una afición el hecho de que le encantaran las estaciones de tren. No sabía por qué, pero desde

que tenía uso de razón siempre le habían fascinado. Ya se tratara de las enormes estaciones del tren bala, de pequeñas estaciones rurales de una sólo vía, o de estaciones para carga y descarga de mercancías, no importaba: todo lo que tuviera que ver con las estaciones le apasionaba.” (Murakami, 2013, p. 18)

Y en Tokio, las estaciones son las que le ofrecen claridad desde el principio:

“Si se cansaba de estar encerrado en su apartamento, salía y paseaba sin rumbo fijo por el barrio. O iba hasta la estación y, sentado en un banco, pasaba horas contemplando el ir y venir de los trenes” (Murakami, 2013, p. 10)

Este elemento se repite frecuentemente a lo largo de la historia, los trenes son parte fundamental en la vida del protagonista:

“Era la primera vez que vivía solo y tenía toda la libertad del mundo para hacer lo que quisiera. Fueron días bastante entretenidos. En Tokio las líneas de ferrocarril se extienden como una malla por toda la ciudad, hay infinitas estaciones y yo me pasaba horas visitándolas. Estudiaba su estructura, dibujaba croquis, anotaba todo lo que me llamaba la atención.” (Murakami, 2013, p. 29)

Esta actividad se vuelve parte de su vida diaria:

“Tsukuru Tazaki siguió recorriendo estaciones de tren, haciendo bocetos y asistiendo a todas las clases de la universidad” (Murakami, 2013, p. 51)

Y como una forma de sentir pertenencia o seguridad en el lugar en el que se encuentra:

“Caminó por la avenida hasta la estación de Tokio. Accedió por los torniquetes de la entrada de Yaesu, se dirigió al andén de la línea Yamanote y se sentó en un banco. Se pasó casi una hora observando los convoyes de vagones verdes que engullían a toda prisa otra riada de gente y se alejaban. No pensó en nada, solo contempló absorto esa escena que se repetía hasta el infinito. Eso no alivió su dolor. Pero esa reiteración siempre lo había fascinado y, al menos, adormecía su sensación de que pasaba el tiempo.” (Murakami, 2013, p. 136)

Incluso como forma de calmar su mente cuando se sentía abrumado:

“Visitaba las estaciones del mismo modo que otra gente acudía a conciertos, veía películas, iba a bailar a las discotecas, asistía a competiciones deportivas o paseaba mirando escaparates. Cuando le sobraba tiempo y no se le ocurría que hacer, solía ir a esa estación. Si se sentía intranquilo o tenía algo en que pensar,

sus piernas se dirigían mecánicamente hacia la estación. Entonces se sentaba en un banco del andén y permanecía allí, mientras bebía el café que compraba en algún puesto y comprobaba el horario de los trenes en un pequeño folleto (siempre lo llevaba en su cartera).” (Murakami, 2013, p. 298)

Las características de las estaciones y todo aquello relacionado con el transporte de pasajeros ferroviario es de gran importancia en el funcionamiento de la ciudad, para Tsukuru esto es algo evidente, pero para otras personas no lo es. Saben que son importantes las estaciones de tren y que forman parte de su vida diaria pero no son conscientes de ello hasta que algo lo hace evidente:

“-¿Qué narices haces en la Facultad de Ingeniería Civil?- le pregunto el chico a Tsukuru.

-Estudio para construir estaciones.

-¿Estaciones? ¿Estaciones de tren, climáticas...?

-Estaciones de tren.

-¿Y por qué?

Pues porque el mundo las necesita- respondió Tsukuru, como si fuera obvio.

- ¡Que interesante!- dijo él, con aire de, efectivamente, parecerle interesante-. Hasta ahora nunca había pensado en la importancia de las estaciones de ferrocarril.

Pues me imagino que tú también las utilizas. Si no las hubiera, a ver cómo ibas a subir al tren...

Claro que las uso, no podría vivir sin ellas... Pero, la verdad nunca había imaginado que existiera gente que se muriera de ganas de construir estaciones.” (Murakami, 2013, p. 53)

Lo anterior puede entenderse como una interpretación de que existe una identidad colectiva respecto al sistema ferroviario, es importante para las personas, cada persona lo manifiesta de forma distinta, como Tsukuru, pero sin duda ese sentimiento existe en su inconsciente.

A lo largo de la novela se expresa esta sensación en relación a diversas estaciones, sin embargo, existe una descripción con mayor atención y detalle, la de la estación de Shinjuku:

“En las horas punta, un mar de gente entra en ese laberinto. Ese mar espumea, se vuelve bravío, brama, fluye veloz hacia las

entradas y las salidas. La corriente humana que se desplaza para realizar trasbordos se enmaraña aquí y allá, dando origen a peligrosos remolinos. Ningún profeta, por poderoso que sea, podría dividir en dos ese mar revuelto y encabritado.

Resulta difícil creer que en esas horas punta, cinco días a la semana, una vez por la mañana y otra por la tarde, el escaso número de empleados de la estación pueda controlar a esa abrumadora cantidad de personas de manera eficiente y sin cometer errores graves. Todos los usuarios se dirigen presurosos a su destino. Tienen que fichar antes de determinada hora. Es imposible que estén de buen humor. Todavía van un poco amodorrados. Y los vagones, prácticamente abarrotados, maltratan sus cuerpos y ponen a prueba sus nervios. Solo los más afortunados logran sentarse. Tsukuru siempre se admiraba de que no se produjeran más disturbios ni ocurrieran accidentes cruentos. Si esa estación y esos vagones desmesuradamente atestados fuesen blancos del ataque de un grupo de terroristas fanáticos, no hay duda de que sucedería una catástrofe. Causaría estragos. Sería una pesadilla inimaginable, tanto para los trabajadores de la estación y de las compañías como para la policía y, por supuesto, para los pasajeros. A pesar de ello, en la actualidad apenas hay recursos para prevenir una calamidad como esa. Y, sin embargo, esa sobrecogedora pesadilla se hizo realidad, en Tokio, en la primavera de 1995.” (Murakami, 2013, p. 295)

Entonces, la importancia de la estación por su tamaño es evidente, miles de personas la utilizan al menos dos veces al día y su influencia en la estabilidad de la ciudad es incuestionable. También para las personas que la utilizan lo es, y en la siguiente cita se muestra:

“< ¿Cuánto tiempo consumirá la gente todos los días en acudir a sus puestos de trabajo?>, se preguntaba Tsukuru. Entre una hora y hora y media, y eso solo a la ida. Si un oficinista normal y corriente, casado, con uno o dos hijos, y que trabaje en el centro de la ciudad, decidiese comprar una casa, tendría que ser necesariamente en las <afueras>; por lo tanto, para ir al trabajo necesitaría esa hora, hora y media para llegar. Eso quiere decir que, de las veinticuatro horas del día, pierde dos o tres tan solo en ir y volver del trabajo. Si tiene suerte, quizá pueda leer el periódico o un libro de bolsillo dentro del tren abarrotado. O, por ejemplo, en el iPod, escuchar sinfonías de Haydn u oír hablar español para aprender el idioma. Otras personas cierran los ojos y se sumen en profundas meditaciones. Sin embargo, pocos afirmarían que esas dos o tres horas sean las mejores y más provechosas de la vida. ¿De cuánto tiempo nos despojan? ¿Cuánto tiempo de nuestras vidas se esfuma en esos probablemente absurdos desplazamientos? ¿En qué medida eso nos desgasta y extenua?” (Murakami, 2013, p. 298)

Así, a través de las igualdades y diferencias de los personajes (Tsukuru Tazaki con el resto de las personas) el autor logra expresar las distintas perspectivas sobre este lugar, que en conjunto evidencian los elementos identitarios del mismo. Estos elementos se presentaran con mayor detalle en el capítulo tres de esta investigación.

## **Finlandia**

La importancia de mencionar los aspectos culturales de este país se enfoca en el reforzamiento de ideas ya identificadas. La principal es la importancia del sistema de transporte ferroviario en Japón. En el fragmento en el que se hace una explicación exhaustiva de la estación de Shinjuku y de la afición de Tsukuru por sentarse a observar a las personas en las estaciones de trenes se hace una referencia a esta misma actividad pero durante su viaje a Finlandia:

“En la estación central de Helsinki había hecho lo mismo: había cogido el sencillo folleto con el horario, se había sentado en un banco del andén y, mientras bebía café caliente en un vaso de papel, observó el trasiego de los trenes de larga distancia, verificando de dónde provenía cada uno. Observó cómo unos pasajeros se apeaban sucesivamente de los trenes y otros apretaban el paso camino de sus respectivos andenes. Siguió con la mirada en los movimientos de los empleados uniformados de la estación y de los trenes. Y le inundó el mismo sosiego. El tiempo transcurría de manera suave y uniforme. Era igual que en la estación de Shinjuku, solo que sin anuncios por megafonía.”  
(Murakami, 2013, p. 299)

Esta descripción implica que la importancia de los trenes para Tsukuru es grande, y que es parte de su identidad como tukiota, asimismo se puede implicar que esta importancia, aunque varíe, existe para todos los japoneses, específicamente aquellos que viven en Tokio.

## **Otros lugares**

La dinámica social en el resto de lugares mencionados en el apartado anterior no se especifica y tampoco tienen mayor relevancia en el desarrollo de la historia, por lo tanto, no existe una descripción detallada de este aspecto en esta sección.

## **Capítulo 3. La identidad y la estación de trenes de Shinjuku en la novela *Los años de peregrinación del chico sin color***

En la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* se retoma con mayor constancia el tema del sistema de transporte ferroviario, específicamente el que ocurre en la ciudad de Tokio. Como ya se mostró en el capítulo anterior, a lo largo de la historia se realizan descripciones de distintas estaciones y líneas ferroviarias, sin embargo en este capítulo se trabaja específicamente lo relacionado con la estación de trenes de Shinjuku. Se presentan los elementos a partir de los cuales se desarrolla la identidad del lugar identificados en los fragmentos seleccionados de la novela; se hace una comparación con observaciones propias realizadas en el lugar.

### **3.1 La imagen de la estación de Shinjuku**

Para la identificación de los elementos que componen el desarrollo de la identidad con el sistema de transporte ferroviario, y específicamente con la estación de Shinjuku en Japón hice una verificación de la información geográfica obtenida de la novela. Se presenta una comparación de dicha información con notas de campo y observaciones realizadas en la estación.

El uso de notas de campo y experiencias propias tiene como objetivo principal lograr una investigación ‘con las personas’; en lugar de ‘sobre las personas’ que viven el fenómeno o problema. Este tipo de alcance permite obtener resultados más cercanos al objeto de estudio, ofrece mejor y más completa información de la cuestión y además acerca más las propuestas de solución a las personas que lo viven.

Así pues, la autora de esta investigación realizó una estancia en la ciudad de Tokio; tiempo durante el cual fungió en el papel de observadora tanto como participante, que según Kearns es aquel que posiciona al investigador como un nuevo espectador en cierto escenario, por ejemplo un adolescente que llega a una nueva escuela a mitad del ciclo escolar; en la escuela ya existe un ambiente

definido, y él solo se integra. A este caso solo debe agregarse el factor observador del investigador. (Kearns, 2005)

Con este tipo de metodología no se pretendió comprender el lugar desde la perspectiva propia del lugar, es decir, no se intentó formar parte de la sociedad japonesa por completo, no se intentó ser japonés, no se intentó actuar como japonés ni pensar como japonés. Lo que se hizo fue involucrarse en la dinámica social y observarla para comprenderla desde un punto de vista “externo” y subjetivo. Así pues, los resultados que se presentan forman parte de una propuesta desde la Geografía Cultural.

Entonces, se presentan pasajes, separados entre aspectos físicos y socio-culturales, de la estación de Shinjuku obtenidos de la novela y se comparan con un diario de viaje y diversas notas de campo que se redactaron durante y después de la estancia.

### **3.1.1 Elementos estructurales de la estación de Shinjuku**

#### **La novela**

“La estación de Shinjuku es inmensa. Alrededor de tres millones y medio de personas la utilizan todos los días. El libro Guinness de los récords la reconoce oficialmente como la estación con mayor número de usuarios del mundo. En ella se cruzan varias líneas. Las principales son las líneas Chuo, Sobu, Yamanote, Saikyo, Shonan-Shinjuku y Narita Express. Sus vías forman un complejísimo entramado, con un total de dieciséis andenes. A todo esto hay que añadir dos líneas privadas, Odakyu y Keio, y tres líneas de metro, que entroncan a ambos costados de la red, como unidas por unos enchufes.” (Murakami, 2013, p. 297)

La estación de Shinjuku fue inaugurada con la intención de cubrir las demandas de tráfico de automóviles y pasajeros del transporte público y a partir de 1925 se convirtió en la estación más utilizada de la ciudad (Freedman, 2011). Se trata de una estación de gran importancia para la ciudad de Tokio y en el pasaje anterior el autor ofrece algunos elementos que describen el aspecto físico de la estación, sus dimensiones, su distribución, administración y complejidad. Con estas primeras características es posible visualizar la formación de una imagen mental de la estación.



Otras características físicas se mencionan en la novela, que describen con mayor detalle los aspectos de la administración de la estación:

“A Tsukuru Tazaki le gustaba contemplar la sección de la Japan Railways de la estación de Shinjuku. Tras entrar en la estación, compraba un billete en la máquina expendedora y casi siempre se dirigía al andén de las líneas 9 y 10. De allí salía el expreso de la línea Chuo, un tren de larga distancia con destino a Matsumoto, en Nagano, o a Kofu, en la prefectura de Yamanashi.” (Murakami, 2013, p. 298)

La sección de la Japan Railways se refiere al conjunto de líneas de ferrocarril operadas por la empresa JR, establecida en 1987 para la administración pública del sistema de transporte ferroviario. **Invalid source specified**. Así pues, hasta el momento se sabe que existe administración del gobierno por parte de esta empresa y administración de dos empresas privadas: Odakyu y Keio.

Finalmente el autor presenta características aún más específicas sobre algunas de las líneas, el tipo de trenes y los recorridos de ellos:

“En la línea 9, como siempre, el último tren a la ciudad de Matsumoto se prepara para partir. Los operarios del tren recorrían los vagones inspeccionando todo, ágilmente pero a fondo, para asegurarse de que no hubiera ningún fallo. El tren, de la serie E257, le era familiar. No era tan bello como el tren bala, pero sus formas sobrias le agradaban. El convoy seguía la línea principal Chuo hasta Shiojiri, en la prefectura de Nagano, y luego tomaba la línea Shinonoi hasta Matsumoto. Llegaba a Matsumoto cinco minutos antes de medianoche. No podía tomar demasiada velocidad, al principio por que hasta la ciudad de Hachioji atravesaba una zona urbana y no podía hacer mucho ruido, y después, porque cuando se internaba en las montañas el trazado tenía muchas curvas. Para la distancia que recorría, lo cierto es que tardaba bastante.” (Murakami, 2013, p. 300)

La estación está ubicada en el centro de la ciudad de Tokio (Freedman, 2011) y la ciudad de Matsumoto se encuentra a 200 kilómetros de distancia, misma que el tren recorre en aproximadamente tres horas. La conexión que hace el tren demuestra la importancia de Shinjuku para la conectividad de la población.

Por último, se hace referencia al barrio de Shinjuku (Ver Figura 4) en diversas ocasiones y en relación a distintos contextos; la primera ocasión es cuando se hace nota de la ubicación del trabajo de Tsukuru: (Mapa 1.16)

“Siguió viviendo en él [su departamento el Jiyugaoka] incluso después de licenciarse y entrar a trabajar en una empresa ferroviaria cuya sede estaba en el barrio de Shinjuku.” (Murakami, 2013, p. 58)

“Entretanto, Tsukuru contemplo desde la ventana [de su trabajo] las calles de Shinjuku. Gruesas nubes cubrían el cielo. Parecía que iba a llover de un momento a otro.” (Murakami, 2013, p. 184)



Mapa 20. Barrio de Shinjuku. Se muestran las calles, límites y estación del barrio. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.

Después de analizar las características de la estación en la novela se puede decir que: la estación de Shinjuku es quizá la más grande o al menos una de las más grandes de la ciudad; que miles de personas la utilizan diariamente; que conecta con diversos lugares (lejanos y cercanos); que la estación es un factor que determina la importancia del barrio de Shinjuku y finalmente que la

estación es de suma importancia para ámbitos económicos, sociales y culturales en la ciudad.

### **Diario de viaje y notas de campo**

Para acompañar la información y la autenticidad de estos elementos se presentan extractos del diario de viaje personal sobre la primera impresión de la estación de Shinjuku durante la estancia en Tokio:

“Recuerdo que subimos y bajamos escaleras, pasamos por distintos ‘torniquetes’ (no son como los que hay en México, más bien son puertas, no tienen barras de metal, pero tiene unas mini puertas que se cierran cuando el importe de tu boleto no es suficiente) y finalmente llegamos al andén de la Chuo line.” (Anexo 1)

Los desplazamientos dentro de la estación son largos y frecuentemente confusos, además existen diversas opciones para llegar al mismo lugar. Esta cita hace referencia a las dimensiones del edificio, de la misma forma que se observó en la novela. Lo que evidencia una correlación positiva entre el trabajo de campo y la novela.

Después de cierto tiempo es posible reconocer a grandes rasgos partes de la estación:

“[...] en realidad existen 4 estaciones de Shinjuku, unidas por corredores y centros comerciales (grandes escaparates de ropa de diseñador, comida, librerías, cafeterías etc.) una de ellas que corresponde a la estación controlada por JR, es decir el gobierno, aquí se comprenden la mayoría de las líneas, la recuerdo porque es un pasillo subterráneo ancho, aquel que se muestra en las fotografías, lleno de personas empujándose de un lado a otro, la mayoría mirando su celular o absortos en sus audífonos, cada andén está marcado por números y colores, así como los nombres de las direcciones de cada tren. Recuerdo al menos 5 salidas. La segunda es la estación de metro, que nunca visite. La tercera la estación de la Keio line (Paralela a la Chuo line, y mucho más barata que esta). Y la Odakyu line, que recorre la costa Este de la isla hacia el sur.”(Anexo 1)

Estas partes se refieren a las diferentes administraciones de las líneas que dan servicio en la estación, en conjunto con la descripción de la novela se puede pensar de una forma más ordenada la distribución de la estación. En la siguiente imagen se ilustra esta situación:

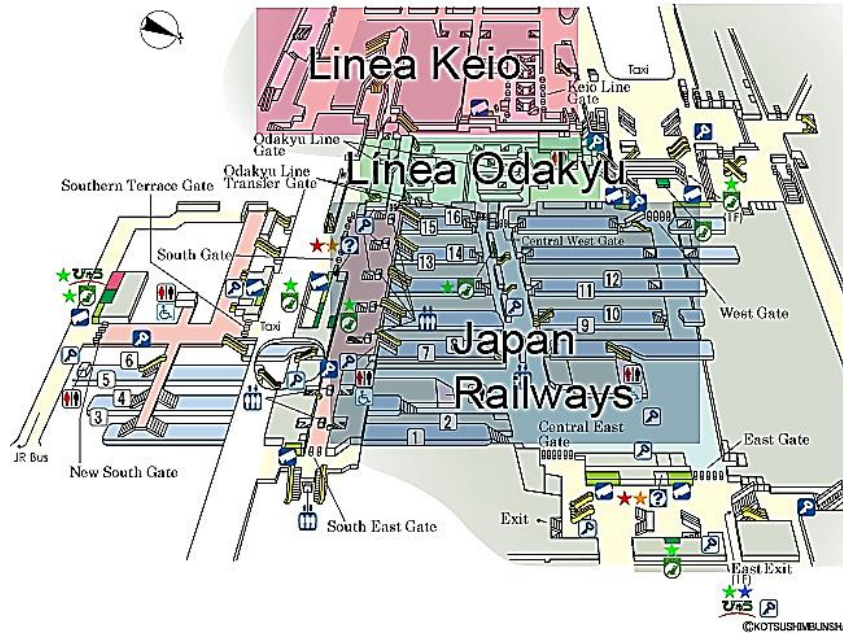


Figura 5. Distribución de las administraciones en la estación de Shinjuku.  
Fuente: Modificación de [jreast.co.jp](http://jreast.co.jp)

Así pues, sin encontrarse en la estación es posible tener una imagen mental de sus dimensiones y distribución.

Finalmente con referencia al barrio que rodea la estación, se ha convertido rápidamente en uno de los centros económicos y culturales más grandes de la ciudad de Tokio. El barrio de Shinjuku se desarrolló como tal a partir del crecimiento de la estación para dar como resultado un barrio lleno de luces y colores, de edificios altos y anuncios llamativos:

“Cuando avanza el tren miro por la ventana y distingo cientos de edificios con letreros de colores en un idioma que casi no entiendo. Mari me dice que Shinjuku es enorme, que sin duda debo venir a visitarlo. El tren avanza tan rápido que sólo observo el paisaje por un instante.” (Anexo 1)

La estación y el barrio se construyen juntos, es inconcebible pensar en uno sin pensar en el otro. Si bien, en la novela no se dan indicios de las características físicas del barrio, sí se vislumbran elementos de su importancia, tal y como se refleja en las observaciones de campo.

A manera de conclusión, los elementos observados en campo confirman que las descripciones encontradas en la novela sí pueden dar al lector una idea de

la situación real de la estación. Entonces se corrobora los puntos mencionados con anterioridad: la estación de Shinjuku es quizá la más grande o al menos una de las más grandes de la ciudad; miles de personas la utilizan diariamente para transportarse a diversos lugares; que la estación y el barrio de Shinjuku mantienen una relación de desarrollo y por lo tanto que la estación es de suma importancia para ámbitos económicos, sociales y culturales en la ciudad.

### **3.1.2 Elementos socio-culturales de la estación de Shinjuku**

#### **La novela**

Hasta el momento se ha hecho referencia a la estación de Shinjuku como una estructura, un edificio, una manifestación arquitectónica en el espacio. Sin embargo sobre y dentro de esta estructura se combinan dos elementos que se describirán en este apartado: las actividades y los significados.

En el texto existen diferentes descripciones generales del ambiente de la estación haciendo énfasis en distintos elementos que se presentan a continuación.

“El expreso arribaba al andén reduciendo la velocidad. Las puertas se abrían y los pasajeros se apeaban uno tras otro. [...] El equipo de limpieza entraba a toda prisa, recogía la basura y dejaba los asientos impolutos. El personal del tren, vestido con uniforme y gorro, pasaba el relevo a sus compañeros y lo dejaba todo preparado para el siguiente viaje. Los paneles en los vagones que indicaban el destino cambiaban y al convoy se le asignaba un nuevo número. Todo sucedía sin retrasos ni movimientos inútiles.”  
(Murakami, 2013, p. 299)

Lo anterior es en relación a la estación, a los andenes, a los trenes y a los empleados. Se presenta una imagen ordenada y eficiente y una atmosfera agradable que reafirma la imagen distribuida por los medios de comunicación de la estación de Shinjuku como una de las más grandes y eficientes del mundo. Ahora bien, también se hace referencia a los usuarios.

“Todavía faltaba un poco para que el tren estuviera listo y las personas que viajarían en él se afanaban a comprar en el quiosco comida preparada, latas de cerveza, cosas para picar y revistas. También había quien se ponía los auriculares blancos del iPod en los oídos para sumergirse en su propio mundillo ambulante. Algunos tecleaban mañosamente en sus teléfonos inteligentes y otros hablaban a voces por los móviles, compitiendo con la megafonía. Había también una pareja joven que, al parecer, se disponía a emprender un viaje. Estaban sentados en un banco,

hombro con hombro, charlando en voz baja con aire de felicidad. Dos niños gemelos de cinco o seis años con ojos somnolientos pasaron rápidamente delante de Tsukuru con sus padres, que tiraban de ellos. Cada uno llevaba su videoconsola portátil. Había dos jóvenes extranjeros cargados con una pesada mochila a la espalda. Una chica que portaba un violonchelo enfundado tenía un bonito perfil. Todos subirían al expreso nocturno para dirigirse a algún lugar lejano.” (Murakami, 2013, p. 301)

Esto ofrece una visión general de los usuarios de la estación. Las actividades son variadas y muestran un buen rango de lo que puede observarse no solo en Shinjuku sino en otras grandes estaciones de la ciudad.

Hay elementos más específicos que pueden ser identificados, uno de ellos hace referencia a la cantidad de personas que utilizan la estación:

“Es un laberinto. En las horas punta, un mar de gente entra en ese laberinto. Ese mar espumea, se vuelve bravío, brama, fluye veloz hacia las entradas y salidas. La corriente humana que se desplaza para realizar transbordos se enmaraña aquí y allá dando origen a peligrosos remolinos. Ningún profeta, por poderoso que sea, podría dividir en dos ese mar revuelto y encabritado.” (Murakami, 2013, p. 295)

La estación de Shinjuku es una de las más utilizadas en el mundo (Freedman, 2011) y este ejemplo muestra con facilidad esta situación; para el lector es posible imaginar pasillos llenos de personas que más bien parecen un solo ser que se mueve al mismo tiempo. Lo mismo sucede dentro de los vagones:

“Y los vagones, prácticamente abarrotados, maltratan sus cuerpos y ponen a prueba sus nervios. Solo los más afortunados logran sentarse.” (Murakami, 2013, p. 295)

Tantas personas podrían hacer pensar que todo es un caos, que es casi imposible moverse dentro de los andenes o que hay muchos problemas entre pasajeros y empleados:

“Los empleados de la estación gritan, ruegan a todas horas por los altavoces; los timbres que avisan de la salida de los convoyes pitan sin descanso; los torniquetes leen en silencio la información de tarjetas, billetes y bonos. Los largos trenes que parten y entran en la estación con precisión en segundos regurgitan sistemáticamente gente, como ganado paciente y bien adiestrado; luego engullen otra tanta e, impacientes por cerrar las puertas, arrancan y se dirigen a la siguiente estación.” (Murakami, 2013, p. 296)

Después de leer este fragmento uno se puede imaginar en un andén con un ruido incesante que parece no perturbar a las personas que están presentes; da la impresión que las personas no reaccionan, simplemente se mueven guiados por la costumbre o la rutina; sin embargo en otro fragmento se refuta esta aseveración:

“A principios de la década de los noventa, cuando la economía japonesa todavía experimentaba cierto crecimiento económico, un influyente rotativo estadounidense publicó una fotografía a gran tamaño que captaba el instante en que algunos usuarios bajaban, una mañana de invierno, por las escaleras de la estación de Shinjuku en la hora punta (quizá era esa estación de Tokio, pero podría haber sido cualquier otra). Todos los individuos que salen en la foto miran hacia abajo como por mutuo acuerdo, con expresión sombría, apagada; parecen peces enlatados. El pie de foto rezaba: <Es posible que Japón se haya convertido en un país próspero, pero la mayoría de estos japoneses cabizbajos no parecen demasiado felices>. La fotografía dio la vuelta al mundo.

Tsukuru ignoraba si la mayoría de los japoneses eran de veras infelices o no. El motivo por el que todos los pasajeros que bajan las escaleras de la atestada estación de Shinjuku por las mañanas miran hacia abajo no es porque sean infelices, sino más bien porque están atentos a sus pasos. En las grandes estaciones, en las horas punta, eso es vital para no tropezar, para no perder un zapato. En el pie de foto no se menciona este motivo, que es el verdadero.” (Murakami, 2013, p. 296)

Entonces se tiene que los usuarios no están tan distraídos como parece, y que en realidad prestan atención a lo que hacen dentro de la estación, quizá porque de su día pasan varias horas dentro de las estaciones y los vagones de tren:

“< ¿Cuánto tiempo consumirá la gente todos los días en acudir a sus puestos de trabajo?>, se preguntaba Tsukuru. Entre una hora y hora y media, y eso solo a la ida. Si un oficinista normal y corriente, casado, con uno o dos hijos, y que trabaje en el centro de la ciudad, decidiese comprar una casa, tendría que ser necesariamente en las <afueras>; por lo tanto, para ir al trabajo necesitaría esa hora, hora y media para llegar. Eso quiere decir que, de las veinticuatro horas del día, pierde dos o tres tan solo en ir y volver del trabajo. Si tiene suerte, quizá pueda leer el periódico o un libro de bolsillo dentro del tren abarrotado. O, por ejemplo, en el iPod, escuchar sinfonías de Haydn u oír hablar español para aprender el idioma. Otras personas cierran los ojos y se sumen en profundas meditaciones. Sin embargo, pocos afirmarían que esas dos o tres horas sean las mejores y más provechosas de la vida. ¿De cuánto tiempo nos despojan? ¿Cuánto tiempo de nuestras vidas se esfuma en esos probablemente absurdos

desplazamientos? ¿En qué medida eso nos desgasta y extenua?”  
(Murakami, 2013, p. 298)

En este fragmento el autor presenta muchas de las actividades que realizan las personas en los trenes y cuestiona el ‘gusto’ por la rutina del transporte diario. Sin embargo, no se pregunta hasta qué punto esa monotonía trasciende en la vida de los usuarios, tanto que se vuelve parte innata de su vida, de su personalidad, convirtiendo a la estación en un punto de reunión, de ocio, de referencia, etc. La estación se convierte en una expresión cultural de la sociedad tal y como lo es un cine, un café o un parque.

En otro fragmento sí se hace explícita la importancia de la estación:

“Si esa estación y esos vagones desmesuradamente atestados fuesen blanco del ataque de un grupo de terroristas fanáticos, no hay duda de que sucedería una catástrofe. Causaría estragos. Sería una pesadilla inimaginable, tanto para los trabajadores de la estación y de las compañías como para la policía y, por supuesto, para los pasajeros.” (Murakami, 2013, p. 296)

Los estragos de dicha situación serían enormes, a nivel económico, organizacional y cultural también. No se perdería solo la estructura y la conexión con todas las líneas de tren que pasan por ahí, también se perdería un hito para el país completo, incluso para los artistas (escritores, fotógrafos, dibujantes, arquitectos) que la han utilizado como fuente de inspiración (Freedman, 2011).

Así, a través de estas descripciones el autor logra expresar las distintas perspectivas sobre este lugar. Por ejemplo: que la estación es un punto de reunión en el que existe una gran diversidad de actividades económicas y sociales; venta de comida, ropa y todo tipo de artículos, personas que viajan por vacaciones o trabajo, y empleados que trabajan en ella; también como punto de referencia en el contexto del barrio de Shinjuku y como eje de desarrollo urbano. A continuación se hace la corroboración esta información a través de las observaciones en campo.

### **Diario de viaje y notas de campo.**

En la novela Tsukuru Tazaki tenía como pasatiempo ir a las estaciones (con mayor frecuencia la sección de JR de la estación de Shinjuku) y observar todo lo que sucede en los andenes; observar a las personas y sus actividades, los trenes y su puntualidad, los empleados y su eficacia; esta acción se utilizó por parte de la



autora de este trabajo para la corroboración de la información; estos son los resultados.

Ya se mencionó que a partir del análisis literario se puede decir que la estación de Shinjuku es un punto donde se reúnen muchos elementos identitarios; en la realidad estos elementos también pueden ser observados.

Referente a la cantidad de personas que utilizan la estación y las actividades que realizan en ella se pudo observar lo siguiente:

“Dentro del vagón (lleno de gente, por supuesto, con traje negro y camisa blanca, en ese momento supongo que son los ‘sarariman’ de los que había leído, por lo tanto deduzco que es la hora pico) las personas siguen mirándome con extrañeza, pero algunos ni siquiera se distraen de sus teléfonos celulares o libros de bolsillo.”  
(Anexo 1)

En la estación tanto como en los vagones las personas utilizan sus teléfonos celulares ávidamente. En numerosas ocasiones contabilicé las personas que utilizaban celular dentro de un vagón y casi siempre nueve de cada diez lo hacían. Las que no recurrían a sus teléfonos lo hacían a libros o mangas de tamaño de bolsillo que leen a pesar del movimiento del vagón; otras cuantas personas simplemente observan a través de las ventanas o al techo del vagón.

En los andenes hay personas mirando el anuncio del siguiente tren, buscando o esperando a alguien, formados para subir al siguiente o comprando comida y revistas en los pequeños stands que hay en medio del andén.

En los pasillos de la estación, usualmente llenos, se puede observar familias, parejas, ancianos, hombres de negocios, adolescentes e incluso niños con uniforme escolar que se dirigen a las salidas, a los andenes o que compran algún artículo en las tiendas.

A pesar del aparente caos en los pasillos, los andenes de dentro de los vagones, las personas parecen seguir ciertas reglas, como caminar y subir las escaleras del lado izquierdo (en México es del lado derecho), formarse en las marcas establecidas para subir al andén, dejar salir a todas las personas del vagón antes de subir y no sentarse en los asientos reservados.

En cuanto a los empleados de la estación se pudieron observar los siguientes elementos: en las estaciones de tren hay distintos tipos de empleados, están los de las entradas, que ayudan a las personas cuando no pueden pasar los torniquetes por cualquier situación; están aquellos que se dedican a monitorear la llegada y salida de los trenes en los andenes, también son los que durante la hora pico empujan a las personas para que quepan en los vagones; están los empleados de limpieza que realizan su trabajo en pocos minutos; y están los conductores que también se dedican a revisar cualquier anomalía en el tren. Todos ellos hacen su trabajo eficientemente y de una forma respetuosa a los pasajeros.

Finalmente, el barrio de Shinjuku es uno de los más grandes de la ciudad y también uno de los más importantes en el aspecto social y cultural; en él se concentra una gran cantidad de empresas que emplean a miles de japoneses promedio que viajan diariamente al trabajo; es fácil distinguirlos porque todos utilizan el mismo traje negro y camisa blanca. Además concentra algunas de las tiendas más grandes y exclusivas del país.

Los cruces están llenos de personas que caminan en direcciones opuestas, hay personas haciendo todo tipo de actividades: turistas tomando fotografías, asalariados comprando comida rápida, jóvenes que salen a bares y restaurantes y familias disfrutando de una caminata. La diversidad de personas y negocios que se concentran en este lugar es apabullante pero tiene como consecuencia que siempre sea un punto de referencia.

En algunas ocasiones se puede escuchar gente diciendo que si alguien decidiera suicidarse en las vías del tren de la estación de Shinjuku se pararía casi todo el sistema ferroviario de Tokio y que las consecuencias se manifestarían no solo dentro de la estación, sino alcanzarían las calles.

Las observaciones anteriores confirman las descripciones hechas por el autor acerca de las características sociales y culturales de la estación y su barrio. Corrobora que esta estación es un punto donde se concentran distintas actividades económicas y sociales. También sustentan que la estación es un punto de referencia en el contexto del barrio de Shinjuku y un eje de desarrollo

urbano. Además reafirma la importancia de este lugar para la conservación del orden urbano.

Una vez que se ha descrito con detalle la situación de la estación en la novela y que se ha comprobado la veracidad de esta información se pueden reconocer aquellos elementos que forman la identidad del lugar. En el siguiente apartado se enlistaran una serie de aspectos que conforman la identidad colectiva de esta estación.

### **3.2 Elementos de la identidad de la estación de Shinjuku**

Recordando lo que se mencionó en el capítulo uno de esta investigación, la identidad de un lugar puede ser estudiada en dos niveles, el personal y el colectivo. La personal no es intercambiable y solo puede ser entendida desde la persona que la manifiesta. La colectiva es el conjunto de experiencias y significados que miles de personas depositan en ese lugar; esta puede ser interpretada de formas diversas dependiendo la persona que la mire. En esta ocasión lo que se intenta explicar es la forma en que los elementos que componen la identidad colectiva se pueden expresar a través de una novela.

Entonces, lo que es necesario identificar son aquellos aspectos físicos, las actividades y los significados compartidos por los participantes de este lugar que según lo observado en campo reflejan elementos identitarios de la estación de Shinjuku, es decir, las características que diferencian esta estación de otras, los elementos que dan reconocimiento a la estación, lo que hace que sea la estación más importante de la ciudad y nodo de concentración económico y cultural.

#### **La localización**

La estación de Shinjuku está localizada en la parte Oeste de la Bahía de Tokio, lo que la ubica en el centro de la ciudad pero también lo suficientemente cerca de la zona suburbana para conectar y dar acceso a la ciudad a las miles de personas empleadas en los corporativos nacionales y extranjeros que se concentran en el barrio de Shinjuku (Pelletier, 2012) Esta característica hace que la estación se distinga de otras estaciones pues funciona como 'entrada' a la ciudad como tal. Este aspecto fue observado en la novela, cuando Tsukuru Tazaki trabaja en Shinjuku, en diversas ocasiones se reúne con Sara en ese lugar y

funciona como punto de referencia en numerosas ocasiones; y en las observaciones en campo: si se recorre de Oeste a Este sobre la línea Chuo y se observa el paisaje es fácil reconocer que la densidad de edificios aumenta conforme se acerca a Shinjuku. Ambas perspectivas se complementan y reafirman esta aseveración por lo tanto desde la perspectiva de esta investigación es un componente esencial para la identificación de la estación de Shinjuku.

### **La conectividad**

Otro aspecto que contribuye a esta particularidad es la conectividad de la estación. A diferencia de otras estaciones importantes como la de Ueno o la de Shinagawa, la estación de Shinjuku hace conexión con algunas de las líneas más importantes para la ciudad. Conecta las zonas suburbanas más importantes al centro de la ciudad, donde se agrupa la mayor cantidad de empleos y servicios. Además conecta con las líneas que recorren el centro de la ciudad. A pesar de que estas características también se encuentran en otras estaciones como Shibuya o Tokio, la de Shinjuku se diferencia por la cantidad de personas que la utilizan; como ya se mencionó es la estación más grande más cercana a la zona metropolitana de la ciudad de Tokio. En la novela constantemente se hace referencia a las conexiones e incluso a las distancias que recorren algunos trenes desde Shinjuku, cuando Tsukuru reflexiona sobre el trayecto de un tren exprés a Matsumoto. Al igual en la observación participante donde se utilizaron esas distintas conexiones para transportarse a lugares dentro de la ciudad como Harajuku, Shibuya, Ueno, y también fuera de ella como Hakone y Ushiku. Una vez más se confirma la información entre ambas fuentes.

Este factor convierte a la estación en un complejo laberinto difícil de recorrer tanto para los extranjeros como para los residentes nacionales. Sin embargo, también es lo que le da su fama como una de las estaciones más grandes y funcionales del mundo.

### **La accesibilidad**

A través de todas las conexiones entre líneas existen numerosas opciones para llegar a la estación; este aspecto al que se llamara como 'la accesibilidad' vuelve a la estación versátil, tanto para moverse dentro y fuera de la ciudad la

estación de Shinjuku es una de las mejores opciones para los ciudadanos de Tokio. Además la estación cuenta con paraderos de autobús y estacionamientos para automóviles privados y taxis, lo que la vuelve sumamente accesible dentro de uno de los barrios más importantes. Esto tiene como consecuencia que la estación se vuelva un punto de referencia y esto se expresa dentro y fuera de la novela.

### **La diversidad**

La diversidad de la estación se identifica en varios aspectos: comercios, personas, actividades, administraciones y otras más. Dentro y fuera de la estación hay una cuantiosa concentración de locales comerciales de todo tipo, desde un gran centro comercial donde se encuentra ropa de diseñador hasta una tienda de conveniencia para comprar bebidas o comida preparada. En otras estaciones, en todas las que se pudieron observar, también hay una gran cantidad de tiendas, sin embargo Shinjuku alberga seis centros comerciales y miles de pequeños locales.

En cuanto a las personas Shinjuku es uno de los centros donde se concentra la mayor cantidad de personas. El hecho de ser una estación de trenes hace que la concentración de gente sea evidente, sin embargo a diferencia de otras estaciones en el mundo es la que más visitantes al día alberga.

Cuando se hace referencia a actividades se quiere decir que la estación es un centro cultural, las personas se reúnen ahí para obtener cierto 'status' ya que históricamente la estación de Shinjuku fue una evidencia de la modernización del país (Freedman, 2011). Ha inspirado a muchos escritores que la han incluido en sus obras literarias (Freedman, 2011) y ha impregnado muchos otros aspectos de la vida social y cultural de la ciudad.

De las administraciones vale la pena destacar que a partir de las observaciones hechas en campo se puede aseverar que Shinjuku es la única estación en Tokio que concentra cuatro empresas distintas encargadas de su administración.

Estos aspectos ya han sido descritos con detalle al principio de este capítulo, su aparición en la novela y corroboración con el trabajo de campo hace posible la propuesta de este aspecto como elemento fundamental de la identidad de la estación.

## **La concentración**

Finalmente, todos los aspectos anteriores se pueden resumir en este apartado. La concentración de personas, servicios, actividades, significados y experiencias en esta estación la vuelven un ícono a nivel nacional y mundial. La convierten en un complejo enmarañado de dinámicas económicas, sociales y culturales concentradas en un solo edificio, convirtiéndolo en un lugar con identidad colectiva propia.

Por lo tanto, al finalizar el análisis literario se propone que la estación de Shinjuku es un lugar que a lo largo de los años ha desarrollado todas estas características, que al momento de relacionarse y formar vínculos infinitos entre ellas forman una identidad colectiva que permea a cada individuo que la experimenta. Así pues se vuelve parte de la forma de pensar de las personas que viven estas dinámicas y se expresa inconscientemente en muchos aspectos de su vida cotidiana. En este caso, al ser Haruki Murakami un japonés que ha experimentado y asimilado esta identidad la expresa en sus historias, por lo tanto puede ser reconocida y generalizada para la mayoría de los ciudadanos de la ciudad de Tokio.

Adicional a estos elementos se puede mencionar que la identidad de la estación no se limita a la estación en sí misma, ésta se expande al ámbito de barrio, de la ciudad y de la sociedad japonesa. Esto sucede porque entre el sistema de transporte ferroviario, el desarrollo económico y cultural del barrio, el alcance regional de la ciudad y la sociedad japonesa contemporánea existe una relación multilateral en la cual se comparten y complementan los elementos que componen la identidad.

## Conclusiones

A partir del desarrollo de esta investigación puedo proponer tres conclusiones principales:

A partir del análisis literario de la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* del autor Haruki Murakami se pudieron identificar algunos de los elementos que otorgan identidad a la estación de Shinjuku como lugar y que a su vez dan identidad a sus usuarios. Tales elementos son: la localización, la conectividad, la accesibilidad, la diversidad y la concentración. Desde esta perspectiva es posible decir que la forma de actuar de las personas se ve influenciada por estos elementos y por eso se reflejan en expresiones colectivas, como la literatura.

Un trabajo literario que está dirigido al público en general, no académico, como puede ser un cuento o una novela tiene diversos alcances. En el sentido geográfico se refiere a la capacidad del texto para transmitir las características físicas y culturales de un lugar sin necesariamente encontrarse físicamente ahí. Así pues se puede conocer un lugar a través de las ideas y perspectiva de un autor.

Esta novela *Los años de peregrinación del chico sin color*, ofrece a sus lectores descripciones físicas y de la dinámica social que generan en las personas imágenes reales y vivas de los lugares en cuestión. A partir de esto el lector no solo percibe el ambiente de la novela, sino que lo comprende y lo interioriza. Este factor acerca la ciencia geográfica a las personas que no son especialistas en el tema y crea un nuevo interés en los alcances de la misma.

Ligada a esta situación, se propone como segunda conclusión, que la novela es una herramienta eficaz y válida para el geógrafo profesional. Al momento de realizar la comprobación de la información geográfica obtenida del texto se verifica su validez.

La información obtenida de la novela *Los años de peregrinación del chico sin color* puede ser utilizada en distintos ámbitos de la Geografía. Para la Geografía cultural se aportan numerosas aplicaciones de esta información, la principal es la identificación de los elementos identitarios de la estación de

Shinjuku que posteriormente podrían ser utilizados para la aplicación de un programa de recuperación de espacios públicos o de planes de desarrollo urbano más personales y eficaces.

Dentro de la Geografía urbana para conocer el vínculo entre el desarrollo de un barrio y su respectiva estación de trenes; incluso para considerar el nivel de importancia de la misma y considerarlo en planes de desarrollo urbano futuros.

Dentro de la Geografía económica puede utilizarse la información referida a las unidades económicas cercanas a las estaciones y añadir un factor más personal a los análisis de rango de alcance de las mismas.

La tercera conclusión hace referencia al método utilizado para la comprobación de la información que se extrajo de la novela. Utilizar experiencias personales permite al profesional de la Geografía y de otras disciplinas llegar a una comprensión más profunda de su tema de interés. En esta investigación permitió comprender elementos nuevos del texto que no se habrían logrado si se hubiera recurrido al análisis literario únicamente; posteriormente a la comprensión personal pero subjetiva de los resultados. De tal modo que la observación participante se muestra como una de las herramientas de gran valor para el trabajo geográfico.



## Bibliografía citada

Agnew, J., 2004. Nationalism. En: *A companion to cultural geography*. Gran Bretaña: Blackwell publishing, pp. 223 - 237.

Barney, E., 1963. *Geografía del arte en Colombia*. Colombia: Universidad del Valle.

Bassols, M., 2008. Murakami y los imaginarios urbanos en la literatura japonesa: Tokio Blues. *Iztapalapa*, Volumen 64-65, pp. 211-232.

Bonilla, R., 2006. Geografía de la música en la región de la HUasteca Potosina, Municipio de Tamazunchale, S.LP., en los inicios del siglo XXI. *Revista Geográfica*, Julio - Diciembre(140), pp. 91 - 133.

Campos, A., 2012. *Quiosco de Texcoco, sitio emblemático de reuniones*. [En línea] Available at: <http://www.alianzatex.com/nota.php?nota=N0019388> [Último acceso: 06 Abril 2015].

Canter, D., 1987. *Psicología del lugar*. México: Pax-México.

Cartwright, W., 2009. Applying the theatre metaphor to integrated media for depicting Geography. *The cartographic journal*, 46(1), pp. 24 - 35.

Chaudhuri, U., 1995. *Staging place: the Geography of modern drama*. 1st ed. Estados Unidos de Norteamérica: University of Michigan.

Collcutt, M., Jansen, M. & Kumakura, I., 1991. *Cultural atlas of Japan*. Estados Unidos de Norteamérica: Facts of file.

Cresswell, T., 2005. *Place: a short introduction*. Estados Unidos de Norteamérica: Blackwell publishing.

Cruz, M., 2004. La investigación del arte rupestre desde la Geografía: la pintura neolítica del ámbito mediterráneo de la península ibérica. *Trabajos de Prehistoria*, 61(2), pp. 41 - 62.

De Martone, E., 1954. *La evolución de la Geografía*. México: Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

De Martonne, E., 1964. *Tratado de Geografía física*. Primera ed. España: Editorial Juventud.

Entrikin, N. J., 1999. La mediatex del lugar: hacia una geografía de la modernidad. In: S. Levi, ed. *Antología de geografía humana. Tomo I*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras.

Fernández, F. & Garza, G., 2006. La pintura geográfica en el siglo XVI y su relación con una propuesta actual de la definición de "paisaje". *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 10(218).

Fernández, L., 2011. Mi literatura es la unión entre el Este y el Oeste.. *El mundo*, 9 Junio, p. 42.

Freedman, A., 2011. *Tokyo in transit. Japanese culture on the rails and road*. Estados Unidos de Norteamérica: Stanford University Press.

Gámir, A. & Valdés, C., 2007. Cine y Geografía: espacio geográfico, paisaje y territorio en las producciones cinematográficas.. *Boletín de la A.G.E*, Issue No. 45, pp. 157 - 190.

Giménez, G., 2005. Territorio e identidad. Breve introducción a la Geografía Cultural. *Trayectorias*, VII(17), pp. 8 - 24.

Gold, J. R., 1980. *An introduction to behavioral geography*. Reino Unido: Oxford University Press.

Gómez, J. C., 2006. El espacio vivido, una geografía para la vida. En: C. Contreras & A. Narváez, edits. *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida*. México: Plaza y Valdes editores.

González, I., 2013. *Espacio e identidad. Un estudio sobre la dimensión política del desarrollo*. México: UNAM.

Gutiérrez, R., 2004. *Hacia una Geografía de lo simbólico. Escultura conmemorativa en Buenos Aires*. [En línea] Available at: <http://www.ugr.es/~rgutierr/PDF1/083.pdf> [Último acceso: 05 Abril 2015].

Heidegger, M., 1957. *Identidad y diferencia*, Chile: Escuela de Filosofía, Universidad ARCIS.

Honour, H. & Fleming, J., 2005. *A world history of art*. Reino Unido: Laurence King Publishing.

Kearns, R., 2005. Knowing Seeing? Undertaking observational research. In: *Qualitative research methods in Human Geography*. Estados Unidos de Norteamérica: Oxford University Press, pp. 192 - 206.

Keene, D., 1956. *Modern japanese literature: from 1868 to the present day*. Estados Unidos de Norteamérica: Grove press.

Kinsman, P., 1995. Landscape, race and national identity in the photography of Ingrid Pollard. *Area*, Volume 27, pp. 300 - 310.

Krims, A., 2007. *Music in Urban Geography*. Estados Unidos de Norteamérica: Routledge.

Laguiet, G., 2014. Más allá del bien y el mal. Un análisis de la obra de Haruki Murakami. *Devenires*, XV(29), pp. 105 - 126.

Lévy, B., 2006. Geografía y Literatura. In: *Tratado de Geografía Humana*. México: Anthropos, pp. 460 - 480.

López Gómez, A., 1995. Los transportes en Tokio. *Anales de la Universidad de Alicante, Instituto universitario de Geografía*, 13(Junio 1995).

López, A., 1993. Esquema del desarrollo urbano de Tokio. *Estudios Geográficos*, LIV(211), pp. 267 - 300.

López, A., 1995. Los transportes en Tokio. *Anales de la Universidad de Alicante*, Enero - Junio(13), pp. 5 - 15.

Lukinbeal, C. & Zimmermann, S. (., 2008. *The Geography of Cinema - A Cinematic World*. Alemania: Franz Steiner Verlag.

Lutwack, L., 1984. *The role of place in literature*. Primera ed. Estados Unidos de Norteamérica: Syracuse University Press.

Lynch, K., 2008. *La imagen de la ciudad*. España: Editorial Gustavo Gil.

Machado, D. A. & Almeida, M. G. d., 2008. A geografia e a literatura: uma reflexao. *Geosul*, 23(46), pp. 7 - 32.

Magazine, F., 2013. *Farenheit Magazine*. [Online] Available at: <http://www.fahrenheitmagazine.com/cultura/haruki-murakami-arrasa-con-su-ultima-novela-en-mexico-y-argentina/> [Accessed 13 Mayo 2015].

Malpas, J., 2012. *Heidegger and the thinking of place. Explorations in the Topology of being*. Estados Unidos: MIT Press.

Malpas, J., n.d. *Thinking topographically, space and place and geography*. s.l.:s.n.

Martínez, C. & Sevilla, J., 2013. Al encuentro de 'geografía' en el Arte: los paisajes de la Montaña Central de Asturias.. *Revista Aunal de Historia del Arte*, Volumen 19, pp. 81 - 94.

May, J. A., 1970. Kant's concept of Geography. En: E. Relph, ed. *Place and placelessness*. Research publication number 4 ed. Estados Unidos: University of Toronto, Department of Geography.

Mejía, E., 2012. Las crónicas de viaje de Manuel Gutiérrez Nájera y el discurso cartográfico del porfiriato. *Latinoamérica. Revista de estudios Latinoamericanos*, Diciembre(55), pp. 101 - 128.

Mitchell, K., 1987. Landscape and Literature. En: W. Mallory & P. Simpson-Housley, edits. *Geography and literature: a meeting of disciplines*. Estados Unidos: Syracuse University Press.

Molas, V., 2015. *Bicentenario - Arte, Ciudadanos y Fronteras - Goethe-Institut*. [En línea] Available at: <http://www.goethe.de/ins/ar/cor/prj/bic/vo4/es6891037.htm> [Último acceso: 06 Abril 2015].

Moncada, O. & Aguilar, A. G., 1989. *Historia de la Geografía en el mundo y en México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Murakami, H., 2007. *De qué hablo cuando hablo de correr*. México: Tusquets.
- Murakami, H., 2013. *Los años de peregrinación del chico sin color*. México: Tusquets.
- Norton, W., 2005. *Cultural Geography. Themes, concepts, analyses*. Gran Bretaña: Oxford University Press.
- Notimex, 2013. *Geografía mexicana a través de la danza en el Cervantino*. [En línea]  
Available at: <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/791947.html>  
[Último acceso: 29 Abril 2015].
- Pardo, R., 2013. La ficción narrativa de la frontera: El río Bravo en tres novelas mexicanas. *Frontera norte*, 25(49), pp. 157 - 178.
- Pelletier, P., 2012. *Atlas du Japon*. Francia: Éditions Autrement.
- Pérez Torres, E. A., 2008. *Geografía y literatura*. México: UNAM.
- Piaget, J. & Inhelder, B., 1956. *The child's conception of space*. Reino Unido: Routledge.
- Pocock, D. C. D., 1981. Introduction: Imaginative literature and the geographer. En: D. C. D. Pocock, ed. *Humanistic Geography and Literature*. Estados Unidos: Barnes and Noble Books.
- Pocock, D. C. D., 1994. Place and the novelist. En: K. Foote, K. M. Hugil & J. M. Smith, edits. *Re-reading cultural Geography*. Estados Unidos: university of Texas Press.
- Proshansky, H., 1983. Place identity: . En: *Physical world socialization of the self*. Reino Unido: Journal of environmental psychology, pp. 57 - 83.
- Relph, E., 1976. *Place and placelessness*. Reino Unido: Pion Limited.
- Rimer, J. (., 1994. *Mori Ogai: Youth and other stories*. Estados Unidos de Norteamérica: School of Hawaiian, Asian and Pacific Studies.
- Rodríguez, M. C., 2011. Cartografías femeninas: mujeres escritoras trazan otras geografías y diseñan espacios propios.. *Cuadernos de literatura*, Julio - Diciembre(30), pp. 381 - 398.
- Rubio, C., 2012. *El Japón de Murakami*. México: Prisa editores.
- Ruíz, J., 2009. Haruki Murakami, 'mis libros triunfan en el caos'. *El país semanal*, 5 Abril, pp. 32 - 37.
- Salazar, J., 2006. *La ciudad como texto: la crónica urbana de Carlos Monsiváis*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Sanders, R., 2007. Developing geographers through Photography: enlarging concepts. *Journal of Geography in Higher Education*, 31(1), pp. 181 - 195.

Sepe, M., 2013. *Planning and place in the city: mapping place identity*. London: Routledge, Taylor & Francis group.

Serulnikov, A. & Suárez, R., 1999. *Piaget para principiantes*. Argentina: Era Naciente.

Silva, A., 2008. *Imaginario Urbanos*. Colombia: Arango editores.

Sotelo, J., 2012. *La semántica ficcional de los mundos posible en la novela de Haruki Murakami*. España: Universidad complutense de Madrid.

Thrift, N., 2003. Espacio: la materia fundamental de la geografía. En: S. (. Levi, ed. *Antología de geografía humana. Tomo I*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras.

Tolstoi, L., 2012. *¿Qué es el arte?*. España: Maxtor.

Tuan, Y. F., 1978. Literature and Geography: implications for geographical research. En: D. Ley & M. S. Samuels, edits. *Humanistic Geography. Prospects and problems*. Reino Unido: Croom Helm.

Tuan, Y. F., 1979. Space and Place, humanistic perspective. En: S. Gale & G. Olson, edits. *Philosophy in Geography*. Estados Unidos: D. Reidel Publishin Company.

Tuan, Y. F., 2001. *Space and place: the perspective of experience*. Octava ed. México: University of Minnesota Press.

Tuan, Y. F., 2007. *Topofilia*. España: Editorial Medusina.

Wildner, D., 2012. Caminhos e passagens que podem ser abertos pelos livros: diálogos entre a geografia e a literatura no ensino fundamental.. *Percursos*, 13(2), pp. 52 - 74.

Yamamoto, H., 1993. *Technological innovation and the development of transportation in Japan*. Japón: The united nations university.

## Índice de Tablas

Tabla 1. Obra publicada de Haruki Murakami. Elaborado por la autora con base en: Rubio, 2012.....	34
Tabla 2. Nombre de los personajes de la novela con caracteres en japonés y explicación de la alegoría a los colores. Elaboración propia, con datos de (Murakami, 2013).....	37
Tabla 3. Líneas de ferrocarril construidas de 1872 a 1925. ....	42
Tabla 4. Líneas de ferrocarril construidas de 1925 a 1928. ....	44
Tabla 5. Líneas de ferrocarril construidas de 1954 a 1964. ....	45

## Índice de Figuras

Figura 1. Haruki Murakami en España, en 2011. Fuente: TusQuets editores.....	31
Figura 2. Vista panorámica de la ciudad de Nagoya. Fuente: Flickr.com.....	48
Figura 3. Parte de la ciudad de Tokio, se observa la Tokio Tower. Fuente: Flickr.com.....	51
Figura 4. Barrio de Shinjuku. Fuente: Flickr.com.....	73
Figura 5. Distribución de las administraciones en la estación de Shinjuku. Fuente: Modificación de jreast.co.jp.....	75

## Índice de Mapas

Mapa 1. Islas principales de Japón. Se muestra con distintos colores las cuatro islas más grandes que se identifican en el archipiélago japonés. Elaboración propia con datos de (Collcutt, et al., 1991).....	39
Mapa 2. Planicies principales de Japón. Se muestran las planicies más pobladas del país. Elaboración propia, con datos de (Collcutt, et al., 1991).....	40
Mapa 3. Extensión de la ciudad de Tokio. Se representan las prefecturas que abarca la zona urbana de Tokio. Elaboración propia, con datos de (Pelletier, 2012).....	41
Mapa 4. Sistema de transporte ferroviario (1872). Se observan las líneas construidas en el periodo de 1872 a 1925. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995).....	43
Mapa 5. Sistema de transporte ferroviario (1925). Se muestran las líneas construidas entre el periodo 1925 a 1938. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995).....	44
Mapa 6. Sistema de transporte ferroviario (1954) Se muestran las líneas construidas en el periodo 1954 a 1964. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995).....	45
Mapa 7. Ubicación y extensión de Nagoya. Se muestra la ubicación de la ciudad con respecto al país y su extensión urbana en el terreno. Fuente: Elaboración propia con datos de (Pelletier, 2012).....	47
Mapa 8. Shinkansen entre Tokio y Nagoya. Distancia de la línea de Shinkansen entre ambas ciudades. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013).....	48
Mapa 9. Nagoya y alrededores. Se muestran los lugares mencionados en la novela con relación a Nagoya. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013).....	50
Mapa 10. Sistema de transporte ferroviario en Tokio. Se muestran todas las líneas construidas hasta la fecha que abarcan el área urbana de Tokio. Fuente: Elaboración propia con datos de (López, 1995).....	52
Mapa 11. Barrio de Ebisu. Se muestra el barrio de Ebisu, sus calles y límites, así como la estación de trenes más cercana. Elaboración propia con datos de Google Maps.....	53
Mapa 12. Barrio de Jiyugaoka. Se muestra el barrio con sus calles, límites y estación más cercana. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps...	54
Mapa 13. Barrio de Aoyama. Se muestra el barrio, sus calles, límites y estación de tren más cercana. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.....	55

Mapa 14. Barrio de Shibuya. Se muestran las calles, límites y estación más cercana al barrio. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps. ....	56
Mapa 15. Barrio de Ginza. Se muestran las calles, los límites y la estación del barrio de Ginza. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps. ....	57
Mapa 16. Ubicación de Finlandia. Se muestra Finlandia y sus países colindantes. Fuente: Elaboración propia. ....	58
Mapa 17. Ubicación de Helsinki. Se muestra la ciudad de Helsinki en el contexto nacional. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps. ....	59
Mapa 18. Hammenlinna y Helsinki. Se observan ambas ciudades conectadas por dos medios de transporte: el automóvil y el ferrocarril. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.....	60
Mapa 19. Otros lugares mencionados en la novela. Fuente: Elaboración propia con datos de (Murakami, 2013).....	62
Mapa 20. Barrio de Shinjuku. Se muestran las calles, límites y estación del barrio. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps.....	73

## **Anexo 1**

### **Observaciones en la estación de Shinjuku**

**Martes 1 de abril de 2014**

#### **Descripción**

Primer día en Shinjuku. Proveniente de la estación de tren de la Terminal 1 del Aeropuerto de Narita, hago transbordo de una línea que no recuerdo a la estación de Shinjuku, no me doy cuenta que se trata de esta estación hasta de Mari (mi tutora japonesa) me lo dice: ‘esto es Shinjuku’. Apenas puedo arrastrar la maleta de 32 kilos a través de la estación. Recuerdo que subimos y bajamos escaleras, pasamos por distintos ‘torniquetes’ (no son como los que hay en México, más bien son puertas, no tienen barras de metal, pero tiene unas mini puertas que se cierran cuando el importe de tu boleto no es suficiente) y finalmente llegamos al andén de la Chuo line. Las personas me miran extraño, tal vez porque es evidente que soy extranjera, porque camino incesantemente para alcanzar a Mari o porque mi maleta es enorme. Esperamos el tren en el andén (no sé qué número es, y me arrepiento de no haber prestado más atención pues sé que utilizare ese camino muchas veces durante mi estancia en Japón.). Dentro del vagón (lleno de gente, por supuesto, con traje negro y camisa blanca, en ese momento supongo que son los ‘sarariman’ de los que había leído, por lo tanto deduzco que es la hora pico) las personas siguen mirándome con extrañeza, pero algunos ni siquiera se distraen de sus teléfonos celulares o libros de bolsillo. Cuando avanza el tren miro por la ventana y distingo cientos de edificios con letreros de colores en un idioma que casi no entiendo. Mari me dice que Shinjuku es enorme, que sin duda debo venir a visitarlo. El tren avanza tan rápido que sólo observo el paisaje por un instante.

## **Reflexiones**

La primer impresión de la estación que tengo es la de ser una estación gigantesca, las personas avanzan con tal rapidez que ni si quiera tuve tiempo de fijarme en los señalamientos (y aunque lo hubiera tenido seguramente no los hubiera entendido). Me siento abrumada y desesperada por ser el centro de atención (al parecer no es muy común ver extranjeros dentro de los trenes y menos con una maleta gigante).

## **Observaciones en la estación de Shinjuku**

### **Domingo 6 de abril de 2014**

Primera vez en la Yamanote line. Desde la estación de Tama nos dirigimos a la estación de Ueno, yo y un grupo de amigos vamos a un 'ohanami' (festival para observar los cerezos en flor) Para llegar hasta Harajuku hay que trasbordar a la chuo line y bajar en la estación de Shinjuku y después tomar la línea Yamanote. Es la primera vez que recorro este camino, que será uno de los más frecuentes durante mi estancia; lo utilizo para ir a la estación de Harajuku; también para ir a la estación de Shinagawa, la estación de Shibuya, Ueno y Akihabara. En el andén de la línea Yamanote no sé de qué lado debo abordar, pues la línea es un círculo, cualquiera de los dos caminos te lleva a tu destino, sin embargo hay que prestar atención para no recorrer más camino del que se debe. En ese momento me doy cuenta de los diagramas que están en las paredes del andén, que indican de forma gráfica la línea completa, mucha gente los consulta. También es la primera vez que me percató de las marcas que hay en el suelo para indicar donde se detienen las puertas de tren que arriba a la estación, las personas se forman detrás de las líneas únicamente, y cuando llega el tren todos se hacen a un lado para que las personas bajen del vagón. El camino y numeración de los andenes me resulta familiar con el paso del tiempo.

## **Observaciones en la estación de Shinjuku**

### **Domingo 4 de mayo de 2014**

Nos dirigimos a la estación de Harajuku desde Tama. Vamos al festival de templo de Meiji y a un festival mexicano de cinco de Mayo. Transbordo en la estación de Shinjuku a la línea Yamanote. Dentro del vagón hay muchas personas vestidas con Yuakata (kimono informal). A diferencia de los días laborales hay más familias que personas solas, cuando la familia tiene un bebe usualmente lo llevan en una carriola y a los niños pequeños de la mano.

## **Observaciones en la estación de Shinjuku**

### **Sábado 28 de junio de 2014**

Viaje a Hakone. Hoy realizo un viaje a la ciudad de Hakone, al sur de Tokio, para llegar hay que llegar a la estación de Shinjuku y abordar la línea Odakyu. Después de tres meses de estar en Japón y experimentar en el sistema de transporte me siento segura de llegar sin problemas. Llego a Shinjuku sin contratiempos, sin embargo es difícil encontrar la línea de Odakyu. En este momento es cuando realmente me doy cuenta de la diferencia entre las distintas administraciones en la estación. La forma más sencilla de comprenderla para mi es que en realidad existen 4 estaciones de Shinjuku, unidas por corredores y centros comerciales



(grandes escaparates de ropa de diseñador, comida, librerías, cafeterías etc.) una de ellas que corresponde a la estación controlada por JR, es decir el gobierno, aquí se comprenden la mayoría de las líneas, la recuerdo porque es un pasillo subterráneo ancho, aquel que se muestra en las fotografías, lleno de personas empujándose de un lado a otro, la mayoría mirando su celular o absortos en sus audífonos, cada anden está marcado por números y colores, así como los nombres de las direcciones de cada tren. Recuerdo al menos 5 salidas. La segunda es la estación de metro, que nunca visite. La tercera la estación de la Keio line (Paralela a la Chuo line, y mucho más barata que esta). Y la Odakyu line, que recorre la costa Este de la isla hacia el sur. Para entrar y salir de cada línea hay distintos torniquetes, y escaleras, así que en realidad nunca se sabe cuándo ya estas fuera de la estación y cuando no, excepto cuando sales a la calle. Una vez que encontré la sección de Odakyu fue difícil comprar el boleto en las máquinas expendedoras, trate de pedir ayuda a alguien pero fue imposible, en ese momento aprendí que dentro de las estaciones las personas prefieren pasar de largo.

### **Observaciones en la estación de Shinjuku**

#### **Viernes 5 de julio de 2014**

Este viernes por la noche realice mi viaje planeado a la región de Kansai. Para llegar ahí mi plan fue llegar a la ciudad de Osaka el sábado 6 de Julio temprano, para que así fuera era necesario tomar un autobús de media noche en la estación de Shinjuku. Así que el viernes por la noche viaje a dicha estación esperando encontrar la estación de autobuses sin mucha demora. La primer dificultad fue encontrar la salida correcta, esta vez fue la primera que recibí ayuda de una japonesa, quien muy amablemente se acercó a mí al verme desconcertada, me pregunto en ingles qué buscaba y me dirigió hasta la salida correcta. Entonces, las personas en los trenes parecen indiferentes, pero a final de cuentas están pendientes de lo que sucede a su alrededor, es innegable que se preocupan por el bienestar de todos y no solo de ellos mismos, muchas veces pude observar como las personas nunca se sientan en las bancas reservadas para mujeres embarazadas, ancianos y personas discapacitadas dentro del vagón. Una vez en la estación de autobuses fue imposible encontrar un autobús con lugares disponibles, aprendí que es necesario compara los boletos con anticipación. Recibí el consejo de usar el tren bala (Shinkansen) como alternativa, así que busque un mapa de la estación y me dispuse a buscar la entrada del Shinkansen; en la estación de Shinjuku no hay parada del Shinkansen, pero no lo sabía hasta que me decidí a preguntar con mi japonés básico a una pareja que me miraba con interés. Fuera de la estación observe todo tipo de personas, ancianos, familias, parejas, hombres de negocios, mujeres, extranjeros. Se puede observar desde un hombre con un traje muy caro hasta un pequeño niño que corre para ir a la escuela. En Japón todos usan el transporte público, incluso (preguntando entre mis conocidos) la mayoría prefiere subirse a un tren que a su propio automóvil.

### **Observaciones en la estación de Shinjuku**

#### **Generales**

Preguntando entre mis conocidos (especialmente jóvenes de entre 20 y 25 años) la mayoría piensa que el sistema de transporte público es muy complicado, especialmente el de los trenes, incluso ellos que llevan toda la vida viviendo en Tokio se sienten inseguros de tomar el tren correcto o perderse en alguna de las grandes estaciones.

La estación de Shinjuku, además de tener muchos andenes; cada uno para una línea diferente pero algunas veces compartidos; tienen distintos tipos de trenes, existen los express, limited express, super special express, entre otros, sin embargo estos no pasan todo el tiempo, todos los días, es necesario revisar un horario ya sea en el andén o en alguna página web.

Dentro de los vagones las personas tienen distintos comportamientos, incluso vi algunos anuncios donde se ilustran con animales distintas situaciones dentro del tren, por ejemplo: es molesto que las personas escuchen música en sus audífonos muy alto, tan alto que la persona junto a ti pueda escuchar; también es molesto hablar dentro del vagón, algunas personas si lo hacen pero en voz baja, el resto no habla aunque vaya acompañado. Incluso es de mala educación recargarse o tocar innecesariamente a alguien más

Dentro del tren el espacio está maximizado, las personas no ocupan lugares que no deben, e incluso hay un lugar encima de los asientos para poner los objetos personales.