

Coincidiendo con la gran Exposición de Osaka, TRIUNFO ofrece a sus lectores un interesante documento sobre el Japón. Escrito por Robert Guillain, colaborador de "Le Monde" y uno de los más prestigiosos especialistas europeos en cuestiones asiáticas, "El Japón, tercer grande" —libro de donde extractamos la serie— es una obra que publica en España Ediciones Martínez Roca, S. A., dentro de su nueva Colección 2000.

Hacia dos años y medio que no había vuelto a ver el Japón, y Tokio me pareció desconocido..., como siempre. Es la ciudad que mejor conozco del mundo, incluso mejor que París. He vivido en ella varios años, y cualquier rincón o barrio me recuerda una historia personal. Pero, sin embargo, aún sigo desconociéndola: es una ciudad en continua transformación, y de una visita a otra tengo ocasión de comprobar mutaciones cada vez más rápidas. Una vez más, esta vez precisamente, he tenido que volver a aprenderlo todo en Tokio.

Busco inútilmente barrios que han desaparecido bajo las niveladoras. Descubro barrios nuevos en uno o dos años; dos calles que recorría cada día en medio de fastidiosos embotellamientos me han resultado imposibles de reconocer: su anchura se ha quintuplicado y la circulación transcurre por ellas sin atasco alguno. Muchos de los sitios que me servían de referencia en esta ciudad gigante no son ya válidos por la abundancia de los nuevos edificios que han cambiado los lugares. Me pierdo ante la multiplicación de los sitios de moda «a donde ir»: nuevos hoteles, almacenes, museos, clubs, restaurantes, etcétera. Y nunca jamás había contemplado un Tokio tan intensamente animado, multitudes tan compactas ni tan visiblemente prósperas, una circulación automovilística tan abundante, un aspecto tan impresionante de gran capital.

Impresión en parte engañosa, o por lo menos de pega. Subsiste fuera de los barrios de estilo occidental o de las avenidas modernas un inmenso Tokio casi lugareño, hecho de casas de madera, que alberga verdaderos laberintos de callejuelas típicamente japonesas. Aspecto a primera vista engañoso o por lo menos decepcionante para el turista, pues esperaba encontrar aquí un mínimo de poesía y de encanto, augurado por esta palabra mágica: Japón. ¿Y qué encuentra al comenzar? Gran tropel de ruido y de confusión que merecería el nombre de América. Felizmente, el nuevo visitante descubrirá prontamente que todo existe en Tokio: a un mismo tiempo Chicago y el viejo Japón, el rascacielos y la casa de bambú, el ademán moderno y la gracia de Oriente.

Y, finalmente, ahí está lo mágico cuando uno se persona en Tokio, en ese embriagante ir y venir entre el Occidente mecanizado y el Asia inmóvil; en sus instantáneos cambios de aspecto: tal el milagro diario que borra de repente sus aterradoras deformidades diurnas cuando la noche ilumina el maravilloso Tokio nocturno; en fin, en el ciclo de sus constantes metamor-

fosis al paso rápido de los años.

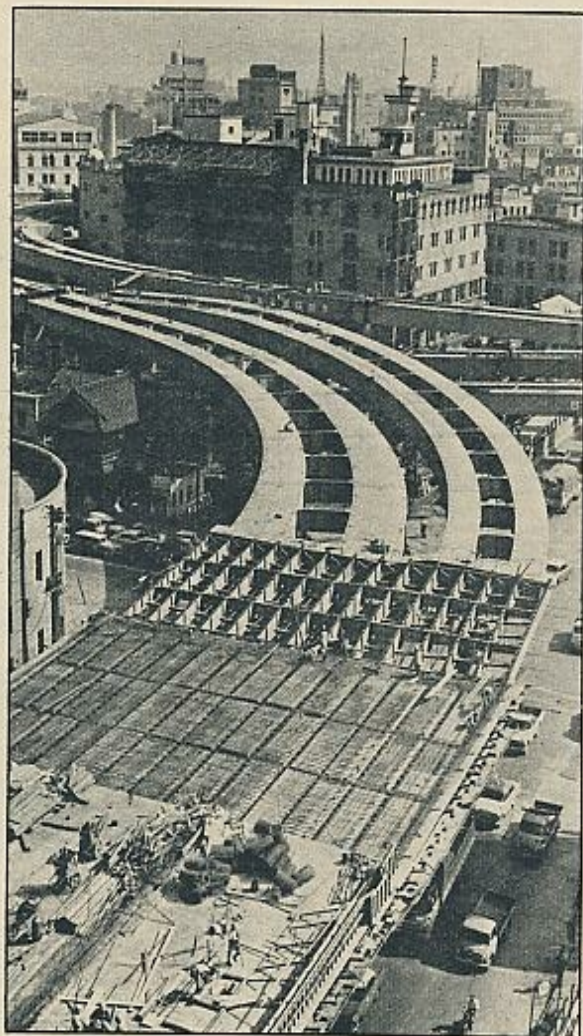
Un ejemplo notable de las mutaciones de Tokio nos lo ofrece Shinjuku, barrio popular conocidísimo, lugar de cita de la juventud «a la moda» y de intelectuales sin blanca. En su lado occidental, no más allá del 1963, era todo él un inquietante laberinto de cuchitriles japoneses, amenizado aquí y allá por un vial de tabernas donde se servía un mezquino sake con pinchitos de ave a la brasa. En la víspera de los Juegos Olímpicos aparecieron las excavadoras, convirtiéndolo en una inmensa obra de imprecisos contornos. Esta vez casi me quedé estupefacto al descubrir un barrio ultramoderno capaz de competir con el de Marunuchi,

famoso centro de negocios situado en pleno corazón de la ciudad.

Día y noche bullen en su subsuelo los peatones, formando un incesante hormiguear humano, bajo un cielo de hormigón que sostienen centenares de columnas, entre el resplandor de los tubos fluorescentes. Shinjuku es un barrio-encrucijada, donde la capital y sus arrabales intercambian diariamente dos millones doscientos cincuenta mil viajeros. En la hora punta —las nueve de la mañana—, 200.000 personas atraviesan la plaza subterránea. Esta se prolonga entre una auténtica red de calles subterráneas, animadas hasta las once de la noche por centenares de tien-

das iluminadas, de puestos, de cafés y de restaurantes, todos ellos siempre muy aparrquilados (...).

Shinjuku, Marunuchi y otros no son sino algunos ejemplos entre los cientos que se pueden presentar sobre las aceleradas transformaciones de Tokio. La fisonomía de la capital japonesa ha sido profundamente modificada con extraordinaria rapidez por la sorprendente revolución de los expresos. Se trata en cierta manera de autopistas en plena ciudad que, por faltar espacio al ras de la calle, han venido a colgarse sobre la ciudad misma, por encima de la circulación ordinaria. Hicieron su aparición en 1962. Hasta entonces, Tokio se embarullaba en problemas irresolubles de una circulación cada vez más caótica. Una inmensa barahúnda a base de camiones, coches particulares, tranvías, camionetas, triciclos y autobuses venía a originar pasmosos embotellamientos, innumerables accidentes; en resumen, el tráfico más ruidoso y peligroso del mundo. La gigantesca ciudad descubría con consternación que había errado una oportunidad verdaderamente histórica, cual la tuvo en 1945, de elaborar su revolución. Al final de la guerra, en efecto, había quedado tan completamente arrasada por las bombas norteamericanas como Hiroshima por la bomba atómica, lo que habría facilitado su reconstrucción sobre un trazado enteramente nuevo. Incomprendiblemente, se volvió a edificar sobre su antiguo trazado, que en parte se remontaba al Japón feudal; error tanto más lamentable cuanto que había sido cometido por segunda vez (la primera fue un temblor de tierra en 1923). En la actualidad parecía imposible recuperar la oportunidad, agravado todo ello por la inercia gubernamental y la parálisis de una administración municipal atiborrada de burocracia. Los habitantes de Tokio veían aproximarse atemorizados los Juegos Olímpicos de 1964. Preveían ya los embotellamientos descomunales que harían inaccesibles los estadios, tanto más cuanto que se había cometido aparentemente el fallo de escoger como emplazamiento para los Juegos el corazón mismo de Tokio.



Japón demostró una vez más ser el país de las bruscas decisiones tras de las largas esperas: en el centro de Tokio, en un tiempo record, se construye esta carretera elevada de fantástico trazado.

La revolución de las autopistas

Entonces comenzaron a verse levantar, encaramadas sobre enormes pilares, encima de las casitas japonesas de un piso, las largas serpientes rojas de vigas metálicas que soportarían las nuevas carreteras elevadas. Muy pronto fueron to-

el Japón Tercer Grande

1

Por ROBERT GUILLAIN

mando cuerpo en grandes longitudes con audaces trazados. Cosa sorprendente, únicamente explicable en Japón, nadie sabría decir quién había planeado todo eso, ni cuándo. No se había celebrado ningún debate público ni ante la Asamblea municipal ni ante el Parlamento. Comenzó, sin embargo, a saberse que el hombre de las autopistas no había sido otro que el ministro encargado de los Juegos Olímpicos, Ichiro Kohno, personaje dinámico que por entonces solicitaba, para muy pronto creía él, el puesto de primer ministro. (Murió antes de conseguirlo.) Todo el mundo alabó la energía de su actuación, así como lo secreto de su preparación; la publicidad en torno al tema hubiera bastado tal vez para impedir su realización; hubiera, desde luego, creado una terrible especulación en torno a los terrenos.

Otra sorpresa, tras tantos años en que, para excusar la inercia oficial, se había pretendido que el procedimiento de expropiación presentaría complicaciones insolubles; los constructores de autopistas se hallaban en la actualidad provistos de las facultades y de los poderes que les permitían de un solo trazo tirar por tierra masas de casas de un solo bloque, despanzurrar toda una barriada, fragmentar los parques, saltar por encima de los monumentos históricos, alargar cuatro o cinco veces determinadas calles o avenidas, desalojando a los habitantes a diestro y siniestro a todo lo largo, prometiéndoles volver a situarlos en la prolongación del bulevar en edificios de varios pisos. Vinieron los Juegos: en la víspera del día D, las autopistas elevadas se hallaban dispuestas, el problema estaba solucionado y la revolución terminada. Japón había demostrado, una vez más, ser el país de las bruscas decisiones tras de las largas esperas.

La revolución de las autopistas urbanas se une a la del «metro». Tokio se ha elaborado en dos años, con motivo de los Juegos Olímpicos, 50 kilómetros de líneas nuevas, y continúa prolongándose la red. A comienzos de 1968 disponía de 86 kilómetros de líneas de servicio y 70 kilómetros de líneas nuevas en construcción. ¿Es posible superar esta cifra? ¿Y qué opinarán sobre ello los pasajeros de tantas ciudades europeas que se amontonan en los vagones que tienen con frecuencia treinta o cuarenta años de antigüedad? Más todavía, los constructores japoneses han procedido con una rapidez y audacia notabilísimas. Simplificando el problema, en la mayoría de las ocasiones, no han montado el «metro» en un túnel, sino en una concavidad practicada en las gran-

des avenidas. Estas eran levantadas, se cavaba a cielo abierto la galería del «metro» y después se volvían a cubrir con una capa de hormigón por encima.

Lo más sorprendente fue que sobre las grandes longitudes de las avenidas ni siquiera los trabajos del «metro» consiguieron interrumpir la circulación, ni aun durante la jornada laboral. Efectivamente, se recubría la concavidad con un pavimento de madera hecho de innumerables y pesadas vigas adosadas entre sí, por donde la circulación seguía normalmente mañana y tarde, no sin originar un agradable bochicho. Hacía las nueve de la noche, centenares de obreros levantaban las vigas y, habiendo sido escamoteada la cubierta, bajaban a la fosa para continuar el trabajo a la luz de los proyectores. A las cinco de la mañana se volvía a colocar el enorme tablado, y la circulación volvía a correr a lo largo de la superficie.

Los planos prevén que el «metro» de Tokio tendrá unos 200 kilómetros de líneas antes de 1975 y que podrá transportar de cinco a seis millones de pasajeros cada día. Nagoya, entre Osaka y Tokio, la ciudad que mayor crecimiento experimenta en todo el país, comienza también a ir elaborando el suyo. La ciudad de Osaka posee igualmente su «metro», que se extendió rápidamente para la gran exposición internacional que ahora se celebra.

La vida, al subsuelo

Pero no solamente los vehículos descienden un piso bajo tierra en Tokio, sino también los peatones, como asimismo los almacenes y las oficinas. Superpoblado como se encuentra y faltándole espacio en la superficie, lo busca bajo tierra. Ya he hablado de la gran plaza subterránea de Shinjuku. Casi por todas partes en los barrios más bulliciosos de la capital japonesa van naciendo de modo análogo conjuntos en el subsuelo. Desde que se cava una galería, se convierte en un río subterráneo de peatones y en una colmena de grandes y pequeños negocios. El barrio de Ginza, el más elegante y también el más animado, con motivo de los trabajos del «metro» ha adquirido largas calles subterráneas, donde el visitante novel se pierde en un laberinto fascinante, mágicamente regocijado por la fantasía de sus miles de almacenes, el color y la alegría de sus jóvenes multitudes, lo imprevisible de sus galerías en todas las direcciones. Los nuevos

edificios, para aprovechar al máximo el terreno —el precio del metro cuadrado en Tokio bate todos los records del mundo—, presentan no solamente diez o doce pisos por lo alto, sino tres o cuatro, o más todavía, en las profundidades, a fin de alojar bajo tierra, además de los aparcamientos para automóviles o servicios del edificio, pisos de oficinas, restaurantes, salas de reunión, etc., y comercios, siempre comercios. Detalle original y muy japonés: algunos de estos negocios subterráneos, para reclutar personal, compuesto de muchachas en casi su totalidad, aseguran a estos gentiles personajes un consumo gratuito de vitaminas, incluido afeites para el teñido y un bronceado artificial semanal.

Pero volvamos a la superficie para hablar de otra revolución que contribuye todavía a hacerme perder el camino, la revolución de los grandes edificios. «¿Cuándo van a terminar por fin de construir esos gigantescos edificios modernos? ¿Cuándo, por lo menos, va a disminuir su ritmo?». He aquí la cuestión que se planteó largamente durante el primer boom japonés entre 1955 y 1960, cuando los edificios comenzaron a multiplicarse. Hoy día se descubre que, en realidad, no hay en perspectiva ninguna retención de los trabajos y que la pregunta era absurda. La verdad es que se trata de un proceso de larga duración, cual es el paso de una edad antigua, donde las ciudades japonesas, desde sus orígenes, se construían de madera y al ras del suelo, hasta la edad moderna, donde, como todas las grandes ciudades del mundo, se construirán a base de piedra, metal y hormigón, lanzándose además a la construcción en altura. El crecimiento constante de la población de la capital, el alza de los precios del terreno, el desarrollo de los negocios, los Juegos Olímpicos, etc., he aquí otras tantas causas que han ido dando una amplitud sin cesar creciente al movimiento de la construcción. Ni el fin de los Juegos, ni la recesión que le siguió han

conseguido detenerlo; habiendo, por el contrario, acelerado cada vez más su ritmo con la reactivación económica. La capital gigante, no contenta con sus instalaciones deportivas olímpicas, que cuentan varias obras maestras de arquitectura, como la famosa piscina del arquitecto japonés Kenzo Tange, así como una media docena de grandes hoteles ultramodernos, se enriquece a diario con edificios nuevos que van modificando más y más por completo su fisonomía.

Podría citar al azar varios nuevos grandes hoteles, tres teatros espléndidos que por su tamaño y sus equipos igualan o rebasan las más modernas salas de las capitales europeas. Edificios gigantescos de un lujo y un modernismo tipo americano; así, el gran edificio del diario *Mainichi*, o el de la Federación del patronato nipón (Keidanren); una catedral católica de estilo audaz (también obra de Tange), varias grandes piscinas, grandes bloques de pisos, etc. Y no hablo de la marejada de edificios medianos, ante la cual tienen que retroceder todas las antiguas casitas de madera.

Hay que dejar aparte dos construcciones «sensacionales». La primera es un nuevo palacio imperial de sobrio esplendor, reconstruido en el gran espacio de jardines y a base de madera, que aparece como una especie de ciudad entreverada en el centro mismo de Tokio. Los materiales modernos se han puesto al servicio de una arquitectura tradicional «repensada» por arquitectos de hoy. La ornamentación utilizó, sobre todo, los materiales clásicos del Japón, particularmente la madera, pero a una escala muy grande en relación con la de las construcciones ordinarias del viejo estilo, siendo soberbio el interior del palacio, según se afirma. Alrededor del edificio, cuyos verdes techos parecen flotar entre pinos, han sido diseñados admirables jardines japoneses, y una parte de los terrenos boscosos del recinto Imperial ha sido transformado en un parque donde el público

el Japón Tercer Grande

es admitido, en un bien acogido afán de «democratización».

La segunda construcción extraordinaria es la más revolucionaria de todas: el primer rascacielos de Tokio. Es un edificio gigantesco de treinta y cinco pisos, erigido por el poderoso grupo industrial Mitsui en plena barriada de los ministerios... La revolución de los rascacielos ha comenzado. Para muy pronto se anuncian otros, todavía mayores y más altos, debiendo tener el segundo de la lista ciento cincuenta y dos metros de alto, con una cuarentena de pisos, además de la decena de pisos bajo el suelo, según se dice, para apoyar fuertemente el edificio en el suelo. A comienzos de 1968 no había todavía surgido de la tierra, pero antes de finalizar 1969 ha sido terminado. Los japoneses se pavonean de desafiar el temblor de tierra impunemente, habiendo resuelto los arquitectos, según dicen, todos los problemas que planteaba. Técnicos especializados de la construcción, combinando la solidez del edificio construido de un solo bloque con la elasticidad de los materiales, permiten elevar rascacielos a prueba de los mayores seísmos conocidos o previsibles.

Los decisivos progresos que en este terreno se han llevado a cabo lo han sido, al decir de los arquitectos nipones, gracias a los cálculos de los ordenadores, que han recogido en los movimientos del suelo durante los seísmos las reacciones de los materiales del edificio, los movimientos y las vibraciones que experimenta el conjunto de su masa. Creamos en su palabra.

Sé por experiencia en qué consiste un temblor de tierra un poco fuerte sufrido en el séptimo piso de un edificio moderno ordinario en el barrio de Ginza, donde se halló situado durante largo tiempo mi despacho. Experimenté la súbita sensación de hallarme en el puente de un barco, o también en lo alto de un árbol balanceado por el viento, y yo veía el paisaje urbano oscilar de derecha a izquierda y de izquierda a derecha dentro del encuadre de las ventanas, de las ventanas de metal que el seísmo sacudía a un ritmo rápido, provocando ruidosa batahola... Cuando evoco esta experiencia me siento algo tentado de imaginar la sorpresa que me provocaría un *djishin* (así se llaman en japonés los temblores de tierra) cuando vaya a visitar al feliz inquilino del piso número treinta y cinco.

Al Japón, como a cualquier otro país, no hay que juzgarlo sólo por su capital. Tokio no es el Japón, o es un Japón muy especial. Sin embargo, también las provincias japonesas se modernizan rápidamente, inscribiéndose las mutaciones de Tokio en un potente movimiento de transformaciones materiales que revoluciona a todo el archipiélago. Cuando se circula, por

ejemplo, sobre el eje Tokio-Osaka, que es la columna vertebral del esqueleto japonés, se puede constatar la enorme labor realizada desde hace cuatro o cinco años, o la que se prosigue e incluso se acelera gracias al desarrollo económico. Para comenzar, la salida de Tokio en automóvil ha dejado de ser una aventura imprudente o incluso peligrosa en medio de una circulación caótica y mortal entre los *kamikaze* del volante, por lo menos si se toman las nuevas vías, como la autopista de Yokohama.

He conocido tiempo atrás un Japón de carreteras abominables, de las peores del mundo. Esta situación está a punto de cambiar, multiplicándose las buenas carreteras modernas. Ello es debido al advenimiento, tardío en el Japón, de la era del automóvil particular, y todavía más al hecho de que la concesión de 1964-1965 ha llevado a las inversiones públicas a ceder el puesto a las inversiones privadas, temporalmente detenidas. Durante casi veinte años, el Estado japonés ha permanecido muy en retraso respecto de la industria privada en el terreno de las inversiones. La escandalosa indiferencia de las autoridades con respecto a la red de carreteras no representaba sino una explicación de su negligencia en lo concerniente a todas las infraestructuras. Hoy día, hermosas autopistas como la ya citada de Yokohama comienzan a irradiar por las regiones, rodeando la capital. La gran carretera nacional Tokio-Osaka, llamada la Tokaido —historia y leyenda japonesas están llenas de relatos de los acontecimientos ocurridos en la Tokaido—, ha sido nuevamente rehecha: ya no resulta ninguna hazaña, como lo fue mucho tiempo atrás, el conducir el coche desde Tokio, capital del moderno Japón, hasta Kioto, la capital del viejo Japón.

Por añadidura, esa gran arteria está en trance de doblarse, e incluso triplicarse, gracias a una autopista sobre la costa del Pacífico por Atami, la ciudad balnearia, y Shizuoka, la ciudad del té verde, y otra por el interior, llegando hasta Nagoya a través de un recorrido por valles entre montañas, y luego hasta Osaka, la ciudad comercial, y finalmente Kobe, el gran puerto del Japón central. Las carreteras de peaje se multiplican, alcanzando una cifra global de unos 900 kilómetros. El conjunto de la red se halla en reparaciones: más de 40.000 kilómetros de carreteras han sido reestructurados desde 1963 hasta 1967. El Japón, lo repito, se ha puesto demasiado tarde a esta tarea; el esfuerzo que ha emprendido continúa, en definitiva, siendo inferior a sus necesidades, puesto que el crecimiento de la circulación automovilística va más de prisa que la construcción de las carreteras. Se puede decir, sin embargo, como dato favorable,

que sus autopistas crecen más rápidamente que muchas de las europeas. Su longitud total ha de alcanzar más de 3.500 kilómetros en 1975.

¿El Japón dejará de ser un archipiélago?

La ordenación del territorio japonés lleva consigo todo un programa, ya en ejecución, de puentes y de túneles sobre el mar y debajo del mar, para empalmar la isla principal, Honshu, con las tres grandes islas que la rodean. El Japón va a dejar de ser un archipiélago, según afirman los ingenieros japoneses. Se pasará de una isla a otra sin apearse del tren. Al Norte, una costa pobre y batida por las olas, sobre el estrecho de Tsugaru, sembrada de viejas aldeas de pescadores, se encuentra ya conmovida por una operación que se anuncia como una de las más bellas realizaciones de este siglo. Es «el túnel de la Mancha de los japoneses», escribía a este respecto el *Times* de Londres. Se trata, en efecto, de cavar un túnel submarino —el más largo del mundo, con sus treinta y seis kilómetros— que empalmará la isla principal con la gran isla septentrional, el Hokkaido, y que tendrá una profundidad triple del túnel proyectado entre Francia e Inglaterra. Y es «un túnel de la Mancha» que se está llevando a cabo mucho más de prisa que el otro. Los trabajos comenzaron en 1963, y una galería piloto se ha terminado en 1969. En 1975 todo estará terminado y los trenes rodando sobre el mar dejarán fuera de servicio los *ferry-boat*, tristemente famosos por varios naufragios en invierno o durante la estación de los tifones.

De Norte a Sur del país, uno de los objetivos de los ingenieros es encontrar e incluso «crear» nuevas tierras para construir. Por ello adquirieron terrenos en la sola dirección todavía practicable: el océano. Amplias superficies han sido arrebatadas al mar por técnicas de desecación más perfeccionadas todavía que las holandesas del *Zuiderzee*. Este es el caso particularmente de la bahía de Tokio: las costas tan queridas de los «*tokloitas*» para sus excursiones domingueras, o aquellas en las que los pescadores poseían sus curiosos cultivos de algas comestibles, han avanzado muy a lo lejos en la bahía, y los obreros han reemplazado a los pescadores sobre las nuevas márgenes.

En Kobe, el gran puerto próximo de Osaka, la ciudad que siempre se ha lamentado de quedar estrangulada entre la montaña y el mar a lo largo de un estrecho corredor, se está elaborando un nuevo «espacio vital», muy simplemente, derribando la montaña que se encuentra detrás de ella para arrojarla al mar

delante de ella. Es una empresa extraordinaria que habrá de durar varios años. Una flota enorme de máquinas ultramodernas, perforadoras, excavadoras gigantes, rompedoras, machacadoras, etcétera, ataca la montaña, reduciéndola a polvo. A continuación se arrojan al mar las masas enormes de arena y de piedra así producidas. Pero entre la montaña destruida y el mar hay una ciudad. Bajo la ciudad se ha perforado una especie de «metro» para hacer pasar por él un convoy rodante a manera de inmenso tapiz, que transporta los materiales a gran andadura y de modo ininterrumpido. En el otro extremo espera una retahíla de camiones gigantes, que se relevan para recibir en sus cajas los residuos de la montaña pulverizada, yendo a arrojarlos un poco más lejos, entre las olas; lentamente, el mar va retrocediendo. El resto de la ciudad, felizmente, no ve la enorme cicatriz blanca que se implanta allí abajo, en lontananza, guardando intacta detrás de sí la admirable mampara de altas y verdes montañas a las que se halla adosada.

Las fábricas surgen en gran cantidad bajo los nuevos pólders industriales: para ellas precisamente han sido creados a todo lo largo del Pacífico y del mar interior, particularmente en la bahía de Nagoya y en la de Osaka, cuyos parajes son eminentemente favorables para la industria. Cada vez con mayor frecuencia van instalándose los grandes combinados «con los pies en el agua», directamente al borde del mar. Tal es el caso muy especialmente de las grandes acerías. Los japoneses tienen ya erigidos media docena de combinados y otros se hallan en período de establecimiento. Mejor aún que esas orillas artificiales, las riberas naturales del Japón se prestan a la yuxtaposición, a la misma vera de las fábricas, de los profundos muelles donde los navíos vienen directamente a la carga y descarga. El archipiélago posee cerca de 27.000 kilómetros de costa, costas en gran parte recortadas y dentadas. A cada kilómetro cuadrado de tierra firme corresponden 72 metros de orillas, calculan los japoneses: dos veces más que Inglaterra, doce veces más que los Estados Unidos, lo cual constituye un triunfo considerable para un país que vive de su comercio exterior.

En cierta medida, todo el Japón viene a ser un puerto de grandes longitudes gracias a la multiplicación de las instalaciones costeras. Los grandes puertos van ellos mismos a encontrarse los unos con los otros en las distintas regiones. Tal es el caso de los puertos de Yokohama, Tokio y Kawasaki, que ponen en comunicación el polo industrial más importante del país: propenden a no hacer más que un solo puerto gigantesco. Los de Nagoya y de Yokkaichi van poco a poco empalmándose gracias a un punteado de instalaciones portuarias, como también los de Kobe, Amaga-

saki y Osaka, al servicio de la segunda gran región industrial. Al Sur del país, los puertos de Dokai, Kokura, Moji y Shimonoseki tienen asimismo a unirse en un vasto complejo, cuya actividad sigue el ritmo extraordinario del crecimiento económico nipón. Se proyecta actualmente la construcción de un muelle gigantesco común a los puertos que he nombrado en la bahía de Osaka. Pero para descongestionar esas regiones, el Gobierno japonés estimula él mismo la dispersión de la industria y de las instalaciones portuarias a su servicio.

La industrialización cambia el mapa

La industrialización acelerada, máximo fenómeno del Japón actual, está a punto de cambiar todo el mapa del país. Hasta fecha reciente se enumeraban cuatro grandes regiones industriales: en primer lugar, la de Tokio-Yokohama (30 por ciento de la población activa, 35 por ciento de la población industrial del país); luego, la de Nagoya; algo más al Sur, la de Osaka-Kobe; finalmente, al Sur, la de Norte-Kyushu, en torno a la nueva ciudad Kitakyushu, nacida de la reunión de cuatro ciudades en el corazón de las cuales se encuentran las mayores acerías del archipiélago. Desde hace algunos años se asiste a dos fenómenos. En primer lugar, un impulso de industrias pesadas en las dos regiones centrales anteriormente enumeradas, la de Nagoya y la de Osaka, que durante largo tiempo estuvieron centradas en las industrias ligeras, lanzándose cada vez más a la metalurgia, a las industrias químicas, etcétera. En segundo lugar, la emigración de la industria fuera de esos cuatro polos mayores, así como la rápida cristalización de nuevas regiones industriales en las zonas intermedias. Así nace una quinta región en el mar interior, entre Kobe y Hiroshima (región de Mizushima-Okayama), donde se halla en construcción un complejo siderúrgico que se anuncia ha de ser el mayor del mundo.

Una sexta y séptima región se hallan en formación en la isla de Kyushu, en su lado oriental. Finalmente, Shikoku, la menos industrializada de las grandes islas japonesas, está viendo aparecer la octava en torno de Tokushima, que domina una de las dos entradas del mar interior sobre el Pacífico. El plan de ordenación del territorio designó en 1963 trece «nuevas ciudades industriales», situadas en su mayor parte en las nuevas regiones ya nombradas. Se han reservado ventajosas especiales para las inversiones en estos centros de desarrollo, especialmente por lo que respecta a la siderurgia, la petroquímica, las fibras sintéticas y el papel.

La industrialización anda palpa-

blemente a la par con el fenómeno de rápida urbanización: incremento de las ciudades existentes y nacimiento de ciudades nuevas. La población japonesa ha superado los cien millones de habitantes y, curiosa coincidencia, exactamente en el momento en que el Japón moderno celebraba su centenario, el año 1967. El último censo detallado contaba un total de 98.955.000 habitantes el 1 de octubre de 1965. A diferencia de la época del Japón militar, el Japón industrial de hoy ha cesado de tener un crecimiento demográfico acelerado, y en este terreno no se desarrolla nada más que al mismo ritmo de los países occi-

trios, pues son muchos los que prosiguen en las labores del campo). En realidad, en 1967 había 53 millones de habitantes en la ciudad y 47 en las zonas rurales. Las regiones cuya densidad de población rebasa las 4.000 personas por kilómetro cuadrado, designadas por la estadística nipona como «regiones de población terrestre», aumentan tres veces más que la mayoría del país. Los anillos urbanizados que rodean a Tokio, Nagoya y Osaka han aumentado su superficie del 20 al 25 por ciento en cinco años, del 1961 al 1965. Son las ciudades de más de 500.000 habitantes las que crecen a mayor ritmo. La

Tokio, la capital misma, luego Kawasaki, ciudad de 500.000 habitantes; después, Yokohama (cerca de dos millones de habitantes) y toda una cadena de localidades más allá, hasta Yokosuka, base naval hoy día utilizada por los norteamericanos, no representarán ante sus ojos nada más que una sola aglomeración urbana interminable. Y llegará usted a esta última sin haber visto, durante horas, ni un solo rincón de campo. Uno de los numerosos asentamientos de Tokio se prolonga asimismo muy lejos hacia el Suroeste, a lo largo del Tokaido, la gran arteria que costea el Pacífico. La urbanización de los campos es muy sensible hasta Shizuoka, a 175 kilómetros de la capital.

En el Japón central, una enorme «mancha urbana» engloba casi de manera continua una constelación de grandes ciudades: Osaka, Sakai, Amagasaki, Kobe. Los campos tienden a desaparecer entre Osaka y Kyoto, u Osaka y Nara, invadidos por la proliferación de las casas de los ciudadanos de esas grandes ciudades superpobladas. Ocurre otro tanto, y queda anotado, al Norte de Kyushu, la isla del Sur, en la región de las acerías.

Un factor importante me parece que agrava en el Japón la invasión de los campos (doy aquí una interpretación personal que no he conseguido hallar en los documentos japoneses): son los temblores de tierra. La tierra superpoblada del Japón resulta ser al mismo tiempo una tierra sacudida por los seísmos. La combinación de los factores superpoblación y temblores de tierra hace que las zonas de vivienda se extiendan en más amplios espacios que en un país ordinario, con una proliferación mayor de casas, siendo éstas pequeñas y ligeras. La construcción en gran escala, y con mayor razón los rascacielos, no se encuentran al alcance de los particulares y sólo aparecerán hasta dentro de mucho tiempo en determinados barrios de las metrópolis principales. La rapidez de la conurbación ha aumentado probablemente por ello.

En cuanto al futuro, los especialistas nipones de la prospectiva, o ciencia para prever el mundo de mañana, consideran desde ahora como inevitable una gigantesca conurbación a escala nacional. Todo a lo largo del territorio costero que va desde Tokio hasta más allá de Osaka, las aglomeraciones urbanas actuales, van a empalmarse unas con otras hasta formar una colosal ciudad-franja de una longitud de más de quinientos kilómetros.

En el espacio de una generación, es decir, antes del año 2000, se calcula que ochenta millones de japoneses serán englobados en esta región llamada del Tokaido, que no formará más que una ciudad interminable. Ella reunirá el 70 por ciento de la población de entonces. Quedará señalada en sus extremidades y en su centro por inmensas



La Olimpiada fue para el Japón como el motor de arranque de unas reformas urbanas, nudos de comunicaciones, alojamiento y diversión, que luego cobraría incremento revolucionario.

dentales avanzados. En la actualidad, sólo aumenta en algo más de un millón por año. Lo que es digno de observación, por el contrario, es el movimiento interno de esta población, que, a ritmo acelerado, se transfiere del campo hacia las ciudades o hace crecer las aldeas hasta convertirlas en ciudades. El problema japonés no consiste en un gran aumento de la población, sino en el desplazamiento de la que se concentra en las ciudades.

Para darse una idea de esta concentración hay que tener en cuenta que la mitad de los japoneses, en números redondos cincuenta millones, viven sobre una superficie igual al 1,25 por ciento de la superficie total del país. Sesenta millones de entre ellos habitan las tres grandes regiones industriales que tienen como centros Tokio, Nagoya y Osaka (lo cual no significa que todos ellos vivan de la indus-

población de Tokio, que supera los once millones, registra una inmigración de más de 300.000 habitantes al año.

La conurbación

En todo caso, la urbanización es ineluctable en el Japón. Lo mismo ocurre con un fenómeno concomitante, resultado de la invasión de los campos y de la hinchazón de las ciudades que empuja a aquéllos a encontrarse unos con otros para no constituir sino una misma masa urbana. Es lo que los norteamericanos han llamado conurbación. Vaya usted en auto, por ejemplo, desde una localidad situada al Norte de Tokio, como Omiya, a 25 kilómetros de la capital, y circule todo derecho hacia el Sur. Omiya, los inmensos suburbios de

el Japón Tercer Grande

hinchazones formadas por las tres metrópolis, que habrán todavía crecido considerablemente, Tokio, Osaka y Nagoya.

Tokio contaba el 1 de enero de 1968, según un anuncio oficial, 11.200.717 habitantes. Los proyectistas calculan que en 1985, o sea, mucho antes de fines de siglo, contará 33 millones. Osaka será mayor que la Tokio de hoy, con sus 18 millones de habitantes. Nagoya tendrá una decena de millones. A la superciudad que reunirá en una todas esas ciudades gigantes como formando una monstruosa nebulosa urbana, los japoneses le dan ya un nombre, debidamente japonizado: será la megalópolis, es decir, la Megalópolis del Tokaido. Se está ya formando desde ahora ante nuestros ojos, pues en esta región del Tokaido se han instalado ya hoy día más de 48 millones de habitantes; es decir, casi la mitad de la población actual del archipiélago. Los especialistas profieren anticipadamente gritos de alarma ante los enormes problemas que planteará bien pronto, que plantea incluso en la actualidad este crecimiento vertiginoso. Reclaman, para planificar y orientar este próximo desarrollo, la formación de una administración megalopolitana.

Un pueblo lanzado al futuro

¿Qué piensan los japoneses de este Japón del mañana? La Megalópolis futura, ¿ha sido prevista y proyectada únicamente por un grupo de... megalómanos? El japonés medio, ¿continúa inconsciente del movimiento que emprende, así como de la dirección que se va pergeñando? De ninguna manera, más bien todo lo contrario. Es todo un pueblo en el Japón el que se sabe lanzado hacia el futuro, toda una sociedad la que se ve orientada hacia el futuro. No se comprende completamente el garbo de las transformaciones de este país hasta que se observa sobre el terreno el dinamismo de los hombres que son sus artífices. Con frecuencia ocurre en Occidente, principalmente en Europa, que se vea a los japoneses como a gentes que vienen detrás de nosotros por los caminos del progreso, frenados y retardados todavía por la extrañeza y lo alejado de sus islas. En resumen, pensamos en ellos cual si se tratara de personas que se esfuerzan, no sin sacrificio, en alcanzarnos. Pero nada más. Sin embargo, nos han superado.

En un Japón en transformación, los japoneses se hallan también en pleno cambio. Actitudes nuevas aparecen en su comportamiento individual y colectivo. Juventud, nervio, eficacia en el ardor, he aquí tres rasgos que siempre han llamado la atención del visitante que

se sumerge entre la sorprendente multitud de Tokio. Y estos rasgos se hallan más acentuados que nunca, pero puede decirse que su coloración ha cambiado profundamente. Antiguamente había lugar para el pesimismo. Hoy día es el optimismo. En esos miles de rostros (¡ah!, esos torrentes humanos de las calles, de las estaciones, de los lugares públicos, acarreado millares de rostros redondos como guijás, alzando como una marejada de olas y de olas de cabellos negros), en esos millares de rostros que semejan todos ellos tener veinte años, la tensión y amargor que se veían antaño han cedido el puesto a una tranquila confianza, frecuentemente incluso a la alegría de vivir. Desde luego se observa también en algunos confusión e ira contra la época y el mundo. Pero con excepción. Yo he conocido en la época militar una nación japonesa a la que los dirigentes inculcaban sistemáticamente una concepción pesimista de su presente y de su destino. «Nuestras islas son demasiado pobres y demasiado es-

acababa de decirles que no habían de esperar nuevos sacrificios, sino prepararse para vivir mejor. Por vez primera les trazaba el cuadro no de un Japón ahogado por la superpoblación y abrumado por la incompreensión del mundo exterior, sino de un Japón donde cien millones de japoneses llegarían a vivir muy bien sobre sus cuatro islas, cien millones de japoneses reconciliados con el mundo en la paz y en el comercio. Era en 1960. Hoy día nadie duda que en 1970 la renta nacional se habrá, efectivamente, más que doblado. Y si la renta individual de cada japonés progresa menos rápidamente, no cesa, sin embargo, de elevarse. El pueblo, en su gran mayoría, jamás ha vivido tan bien: su nivel de vida es más alto que nunca.

La satisfacción que por ello experimenta no está exenta de arrogancia. Algunas veces las sombras del cuadro son numerosas —y volveremos a hablar de ello—, pero es evidente a los ojos de todo el mundo que en muchos aspectos los progresos del Japón son rápi-

tros, los europeos, quienes parecemos arrastrar el peso y la lentitud del pasado, mientras que son ellos, los asiáticos, quienes aparecen lanzados más total y rápidamente que nosotros en la carrera hacia el año 2000.

Todo se «japoniza»

Que antes de veinte o treinta años nos viremos llamados a vivir en un mundo prodigiosamente transformado por las revoluciones científicas y técnicas de nuestra época, que por lo tanto será urgente arrojarnos desde ahora a las transformaciones aceleradas, éstas son realidades que los japoneses han comprendido mejor que nosotros. La alianza norteamericana ha jugado aquí un papel decisivo, pero, en mi opinión, no el que se le atribuye generalmente. Se habla con frecuencia de una americanización del Japón; es decir, de una imitación y de un mimetismo que acabarían haciendo de este país una copia de los Estados Unidos. Personalmente, no lo creo, e incluso me atreveré a decir que yo no veo aparecer ese Japón americanizado. Por muy caracterizado que se encuentre en su contacto con los Estados Unidos, el Japón permanece poderosamente original; «japoniza» todo lo que toma de América antes que «americanizarse» a sí mismo.

Pero todavía sería más oportuno decir que más allá de los modelos de América o del Occidente, ambos en transformación, el Japón es principalmente atraído de manera irresistible por el modelo del año 2000, por el fantástico amanecer del tercer milenario, hacia el cual su carrera es paralela a la de los norteamericanos y de los occidentales. En esta aventura, el auténtico papel de la alianza norteamericana habrá sido el de un vigoroso estimulante, el de un energético excitante. Los japoneses han descubierto las transformaciones económicas de los Estados Unidos después de la guerra mundial más pronto y mejor que los aliados europeos de América. Y esto porque se han encontrado más próximos a ella urgidos por su derrota; porque se han dado necesariamente más prisa en imitar sus recetas y aprender sus lecciones; finalmente, porque han sido, desde luego, más favorecidos y más astutos que nosotros para utilizar la ayuda norteamericana sin dejarse, por el contrario, ni invadir ni satelizar. En resumen, los japoneses han sabido aprovechar en sentido propio el «reto americano».

El modernismo, he aquí la pasión de este viejo país en pleno rejuvenecimiento. He aquí que los nietos de los samurais nos han adelantado en el uso de todos los chismes y están más familiarizados que nosotros con los robots,

(Pasa a la página 49)



Sobre la enorme proliferación de los clubs modernos, sigue pesando la tradición: las «jochu-san», modernas camareras, son, por ejemplo, una versión aerodinámica y actualizada de las geishas de antaño.

trechas —decían—; nuestra gente, demasiado abundante; preparémosnos, pues, a crisis, conflictos inevitables, guerras necesarias». Durante un momento, el Japón de la posguerra se preguntó si no iría a cargarse de nubes nuevamente el horizonte, pero luego se despejaron rápidamente los nubarrones. Se puede incluso fechar con toda precisión el momento de este cambio.

Me hallaba en el Japón cuando el primer ministro Ikeda, hoy día difunto, anunció a su país que la renta nacional habría de doblarse en diez años, en una era de prosperidad y de auge sin precedentes. Se ha afirmado que la profecía era imprudente, y tal vez sea cierto, porque ella ha contribuido a un «recalentamiento» de la máquina económica. Pero lo que es seguro es que electrizó a los japoneses, descubriéndoles repentinamente una nueva visión de su futuro. Por vez primera, un primer ministro

dos, hasta adelantar muy frecuentemente a los de los países occidentales largo tiempo admirados por su superioridad. Hubo un tiempo no lejano en que los japoneses que contemplaban por vez primera Europa recibían la impresión de un descubrimiento devastador, el de un mundo más fuerte, más feliz que el suyo, el cual, al retorno de su viaje, les parecía retrasado, mezquino y débil. Hoy día, París, Londres o Roma han perdido, no lo dudemos, una parte de su antiguo prestigio a los ojos de los viejos japoneses. Desde luego, aplauden su belleza y su cultura, pero, comparándolos con su país, encuentran sorprendidos que nuestros países no progresan tan rápidamente, nuestras capitales les dejan una sensación de vejez y de inmovilidad, y solamente volviendo a su patria vuelven a encontrar movimiento y novedad. En resumen, para quien ve las cosas de Tokio, somos noso-

**LUIS
CARAN
DELL**

TODOS INGENIEROS

Me escribe un soldado que está prestando servicio en un Regimiento del Cuerpo de Ingenieros para contarme una sabrosa anécdota. Resulta que un compañero suyo, aunque presta servicio como soldado raso, tiene el título de ingeniero de Caminos. El padre de este ingeniero acudió hace unos días al cuartel para ver a su hijo y preguntó por él a un recluta que estaba por allí. Como en el Regimiento no abundan los soldados con título académico, el buen señor le dijo al recluta que le atendía que su hijo era ingeniero de Caminos, pensando que con ello sería más fácil identificarle. El recluta le respondió: «Pues míe usted, aquí ¡guiteros lo somos tós».

PRIMERO DE MAYO

Nos envía un lector, con motivo del Día del Trabajo, unas coplas que creo interesante reproducir aquí. Su firmante, el señor Collado, expone en ellas una tesis que viene a superar la teoría de la lucha de clases. He aquí las coplas:

Primero de mayo, fiesta de amor, de amor al trabajo, que el trabajo es amor sin importar quien lo traiga.

Ama el pastor su rebaño, su zurrón y su cabaña y el labriego su terruño y los frutos que él amaña.

Ama el técnico calcular, el sastre su tijera, el cantor ama la lira y el artista su quimera.

Ama el modisto la costura, el mecánico su taller, su coche el buen taxista y el granjero su quehacer.

Ama el médico los enfermos, su mejunja el boticario, la balanza el hombre justo y el monje su relicario.

Carpinteros, albañiles, herreros y camareros aman su profesión al par que los cortajeros.

Todo esfuerzo humano, doquier amor respira. Así lo están proclamando el arte y la pintura.

Que si el amor está ausente nada vendrá de su lado y el dolor y la amargura será el vil resultado.

"APOLO" UN AMIGO INSEPARABLE



cm. 3,5 x 18

Ptas. 640

contra reembolso.

... PORQUE...

vibra suavemente donde los músculos y los tejidos quieren ser estimulados, acariciados, relajados.

**FUNCIONA A PILAS
MOTOR GARANTIZADO
SE RUEGA ESCRIBIR EN
CARACTER DE IMPRENTA
— MADRID**

(El envío será hecho con la máxima discreción.)

NOMBRE:
APELLIDO:
CIUDAD:
PROVINCIA:

UN AMIGO INSEPARABLE

He aquí un anuncio que viene apareciendo regularmente en revistas y periódicos. Se trata de un aparato «dibujado con una punta científicamente redondeada» que sirve para una amplia gama de usos. Como se verá, el envío del aparato se hace «con la máxima discreción».

EN CASA,
EN
VACACIONES,
EN VIAJE,
EN LA OFICINA
Dibujado con
una punta
científicamente
redondeada,
APOLO
es ideal para
combatir
las arrugas,
la celulitis,
el cansancio y
las hemerroides.
Especial
por el uso con
cremas
y lociones.

(Viene de la página 38)

mucho más adaptados que nosotros a todos los prodigios mecánicos, eléctricos, sintéticos y demás de un mundo mecanizado. La televisión, por ejemplo. La han tenido diez años antes que la mayor parte de los países de Europa, y no creo que estemos cerca de alcanzarles. Siete cadenas... Emisiones en colores en cuatro de ellas... Siete horas en color al día desde 1967... En color todas las actualidades televisivas... Número de receptores en color registrados en 1967: 1.210.000; y a fines de 1968: 2.500.000... Producción mensual con la misma fecha: más de 30.000. Precio de un receptor negro y blanco: desde cuarenta mil yens (unas 6.200 pesetas); precio de un receptor en color: 130.000 yens (unas 20.000 pesetas)... En muchos hogares, varios aparatos de televisión, algunos portátiles o en miniatura, etc. En muchos hoteles, un receptor en cada habitación... Y veinte horas de emisión diaria, desde las seis de la mañana hasta las dos de la mañana del día siguiente.

Más del 94 por ciento de los hogares japoneses poseen televisión (exactamente, el 94,1 por ciento). Los demás aparatos electrodomésticos se encuentran también mucho más extendidos que en Europa: máquinas lavadoras, 75 por ciento; máquinas de coser, 76,6 por ciento; frigoríficos, 61,6 por ciento; aspiradores, 41,2 por ciento. En el campo, la televisión se encuentra todavía más extendida que en las ciudades, constituyendo el medio de solaz por excelencia de los campesinos, aun de los más pobres. Obsérvese: el 99,1 por ciento de las familias campesinas tienen televisión. ¡Realmente, cabe preguntar quiénes puedan ser los 0,9 por ciento restantes que no la tienen! En la ciudad hay otro electrodoméstico que se encuentra mucho más extendido que en Europa: el climatizador. No solamente las salas de espectáculos, los grandes almacenes, los hoteles y los despachos se hallan climatizados, sino innumerables lugares públicos y privados, incluso en muchos pequeños negocios, restaurantes, cafés, etc., y en miles de viviendas: el refrigerador de aire se hallará muy pronto tan extendido a domicilio entre ellos como la calefacción central en Europa, lo cual justifica por lo menos el calor pesado y húmedo del verano japonés.

Los aparatos de fotografía y de cine, infinitamente variados, generalmente buenos y menos caros que en Europa, se han extendido en un grado del que no podemos tener ni la menor idea: los japoneses son fotógrafos empedernidos y además diestros. Mucho más extendidos que entre nosotros, en un amplio público popular, están todavía los transistores, los magnetófonos, los transmisores portátiles, etc. Añadamos lo que se puede llamar los «instrumentos colectivos», como las escaleras mecánicas, las puertas con ojo eléctrico, mucho más

el Japón Tercer Grande

frecuentes, sobre todo las primeras, que en Europa. Terminemos, finalmente, con los teléfonos, de los cuales los japoneses son aficionados desenfundados. Tal vez no nos superen en el número de los aparatos, pero sí que lo hacen ampliamente en la cantidad de los aparatos públicos.

Más aprisa que nosotros

Hay todavía otro aspecto en el que van más de prisa que nosotros: es la modernización y la mecanización de los medios de turismo colectivo. Antes de veinte años, no habrá apenas lago japonés que no se encuentre recorrido por hidropatines cargados de turistas, por catamarans expresos, barcos de hélice aérea o con motor de reacción; ni pico accesible que no se encuentre provisto de su teleférico, ni montaña famosa que no posea su funicular. Los primeros vapores o vehículos anfíbios con cojín de aire comenzaron a ponerse en servicio en el Japón, cuando en otras partes se encontraban todavía en fase de estudio o de ensayo. Desde los comienzos de 1968, cualquier particular puede conseguirse un pequeño coche sin ruedas, con cojín de aire, puesto a la venta al precio de 370.000 yens (menos de 60.000 pesetas).

En calidad de periodista, me encuentro igualmente sorprendido por los medios modernos que los grandes diarios, la radio y la televisión ponen a disposición de mis colegas nipones. En 1962 —no es pues muy reciente— llegaba un día para visitar Nagoya, gran ciudad en plena expansión, siendo recibido en la estación por colegas del gran diario local y provincial, el Chubu Nippon Shimbun (Diario del Japón Central). «En lugar de tomar el coche, ¿qué le parece tomar el helicóptero del diario para dar rápidamente un paseo por encima de la ciudad?». Yo acepté entusiasmado, desde luego, y la visita de Nagoya comenzó para mí con el descubrimiento de la ciudad desde lo alto de los aires. Me enteré asimismo que este mismo diario posee tres aviones usados para la información así como para la distribución. Otro detalle, los periodistas encargados de los reportajes en lugares alejados de la provincia utilizaban pequeñas emisoras de radio que les permitían dictar instantáneamente sus cuartillas a la redacción central. En Tokio, el diario Asahi, que es el mayor del país, y cuya tirada alcanza la fabulosa cifra de nueve millones de ejemplares al día (record mundial), posee una docena de aviones, servidos por un conjunto de más de cuarenta personas. El Asahi es también el diario que imprime una de sus numerosas ediciones regionales, la del Hokkaido (la gran isla del Norte), transmitiendo por radio el facsimil fotográfico de la edición de Tokio tan

CRUCIGRAMA SILABICO 413 TAULER

1	2	3	4	5	6	7
8	9				10	11
12	13		14		15	16
	17		18		19	
20		21		22		23
24	25		26	27		28
	29	30		31		32
33		34	35		36	37
38	39		40			41
	42	43		44	45	
46		47		48		49
50	51		52		53	54
	55			57		
59		60		61	62	63
64		65		66		67
68	69		70	71		72

MOD-7

HORIZONTALES

1: Descendencia. 3: Nombre de mujer. 6: Local destinado a juego de pelota. 8: Nota musical. 9: Relativo a la fabricación o venta de tabaco. 11: Dios. 12: Cada una de las constituciones imperiales romanas y bizantinas posteriores al Código teodosiano. 14: Regala. 15: Hato de ganado. 17: Chupar. 19: Composición poética de carácter lírico. 20: Cierta flor. 21: Ido. 22: Oro. 23: Preposición. 24: Pequeño mamífero insectívoro. 25: Sitiemos. 26: No dijo la verdad. 29: Rezo de las horas canónicas. 31: Repetido, madre. 32: Suplido. 33: Artículo. 34: Comercio donde se venden determinadas prendas de caballo. 37: Letra griega. 38: Cierta embarcación. 40: Émpasis. 41: Flor. 42: Ríe levemente. 44: Adverbio. 45: Símbolo químico. 47: Projectil. 48: Composición poética. 49: Río italiano. 50: Toque de brocha. 52: Consonante. 53: De poca edad, en plural. 55: Percibe. 56: Nombre de mujer. 58: Pronombre. 59: Serie de muchas cosas que se suceden. 61: Perteneciente a una secta religiosa inglesa. 64: Nota musical. 65: Cierto envase. 66: Astrágalo, taba. 67: Número romano. 68: Apoyo. 70: Piñano. 72: Soy de utilidad.

VERTICALES

1: Trato una cosa sagrada sin el debido respeto. 2: Pronombre. 3: Ciudad de Asia. 4: Figuradamente, acción insensata. 5: En deporte, jugada embarullada. 6: Perro. 7: Pasatiempo. 9: Acolá-melo, destrúyemelo. 10: Dolor repentino. 13: Vigilia. 16: Cero. 18: Volver a hervir. 19: Libro de cuentas ajustadas, en plural. 20: Inteligente. 23: Lamento. 25:

Escaso. 27: Incéndiasela. 28: Bola tercera del juego de billar a partido. 30: Peñasco. 32: Pueblo de la provincia de Valladolid. 33: Cierto mamífero. 35: Nombre de mujer. 36: Pueblo de la provincia de Lugo. 37: Ciudad italiana. 39: Constancia. 41: Ciertito color. 43: Terreno con alguna elevación y declive. 45: Piza de la campana. 46: Percibo una cantidad debida. 49: Colocas. 51: Clavija o pasador. 52: Niño pequeño. 54: Para medir la dirección del viento. 56: Narraba. 57: Perteneciente a una de las ramas de la orden franciscana. 59: Irresolutos. 60: Reduce a hilo las fibras textiles. 62: Nombre de mujer. 63: Perjudicial. 69: Toma. 71: Negación. 72: Título inglés.

(La solución, en el número 414)

PREDA	ALCALI	NECLA
DI	CA	TA
LA	LI	ZA
OR	LA	CA
BU	FA	MA
DE	RA	DE
RA	MA	DE
LE	MO	TE
TA	RA	PO
CHLO	RO	NO
RE	BA	DO
LA	PA	NI
MA	SA	
LE	RE	LA
TE	MA	LO
PE		
O	RI	TI
TE	RE	ME
MO		
FA	NE	CA
CI	CE	RO
RE	RI	ZO
DO	LO	PI
A	IN	TA
PA	SO	BA
RA		
DO	MA	BI
SCO	QUE	
A	JOR	NA
LES	LI	HA
TA	PA	
BA	LA	JA
MA	TA	TI
IO	VA	RES
IL	MA	NE
LES		



DIRECTOR:
José Ángel Escarra

EDITA:
PRENSA PERIODICA, S. A.

REDACCION ADMINISTRACION Y DISTRIBUCION
Plaza del Conde del Valle de Suchil, 20
Teléfono 224 65 77
MADRID-15
Cables: Prensaper

REDACCION BARCELONA
Paseo de Gracia, 101
Teléfono 227 28 71

PUBLICIDAD REGIE PRENSA
Meléndez Valdés, 14
Teléfono 224 78 92
MADRID-15

Paseo de Gracia, 101
Teléfono 227 28 71
BARCELONA-11

IMPRIERE:
Hauzer y Manet, S. A.
Plomo, 10-Madrid-5

DEPOSITO LEGAL: M. 1.272-1958

SUSCRIPCIONES: ESPAÑA: 6 meses (24 números): 350 pesetas; 12 meses (52 números): 700 pesetas.—EXTRANJERO: 12 meses (52 números): Portugal, Filipinas, Marruecos e Iberoamérica: 700 pesetas; Alemania: 57 DM.; Bélgica: 700 FB.; Canadá: 16 \$ Can.; Estados Unidos: 15 \$ USA; Finlandia: 91 MF.; Francia: 71 FF.; Gran Bretaña: 5 £; Holanda: 52 FL.; Italia: 6.500 Liras; Suiza: 63 FS.; Resto países: 1.000 pesetas o equivalencia en su moneda.

COPYRIGHT BY TRIUNFO 1968. Prohibida la reproducción de textos, fotografías o dibujos, ni aun citando su procedencia.

TRIUNFO no devolverá los originales que no solicite previamente, y tampoco mantendrá correspondencia sobre los mismos.

el Japón Tercer Grande

perfectamente, que en veinte minutos una página del diario de Tokio sale de las prensas exactamente similar en Sapporo, capital del Hokkaido.

La extraordinaria movilidad de los hombres mismos viene todavía a acentuar la marcha precipitada del cambio y del progreso. Los japoneses viajan sin cesar al interior de su archipiélago, y esto desde muy jóvenes. Dentro del programa de las escuelas primarias figura para los escolares la visita a los principales lugares célebres y ciudades importantes. Por un precio módico, los niños, incluso los de las aldeas, tienen cada año la posibilidad de recorrer en grupo durante varios días una de las regiones del Japón, guiados por sus maestros. Al finalizar los estudios, poseen un conocimiento personal y vivo de la geografía del país y de sus principales tesoros artísticos. Los adultos, a su vez, son turistas encamizados, desplazándose generalmente en grupos con motivo de las vacaciones o por cuestiones profesionales. La misma hambre de ir a ver, la misma manía de moverse, les lanza también al descubrimiento del mundo. Todo el que utiliza las grandes líneas aéreas sabe que, después de los norteamericanos, los japoneses forman la

clientela más numerosa y más móvil.

Una imagen expresiva de esta movilidad la ofrece la línea del ferrocarril eléctrico del «nuevo» Tokaido, que conecta con la capital del Japón central, Osaka. La línea ordinaria, el «viejo» Tokaido, como resultaba sobrecargada y lenta, ha sido aumentada con una nueva línea recorrida por unos superexpresos ultramodernos de nuevo recorrido, donde la vía, construida en lo alto, por encima del tráfico de la carretera y del ferrocarril ordinario, no conoce ni un solo pasaje a nivel y ni una sola maniobra de agujas. No circulan nada más que trenes de pasajeros, no de mercancías. Obra maestra de la técnica: la línea cuenta nueve puentes de más de 500 metros y doce túneles de más de dos kilómetros; la circulación se encuentra en ella completamente reglamentada por máquinas electrónicas y la automación está potenciada al máximo. De cuando fue inaugurada, en 1963, se recuerda principalmente un hecho: el Japón poseía entonces los trenes más rápidos del mundo. El superexpreso recorre, en efecto, los 552 kilómetros que separan Tokio de Osaka (aproximadamente, la distancia de Madrid a Bilbao) en un tiempo record de tres horas diez minutos, con dos paradas. A veces supera la velocidad de los 200 kilómetros horarios, pudiendo llegar hasta los 240 ó 250 a la hora. Pero se ha hablado poco de otra hazaña que yo he podido sorprendentemente descubrir por mí mismo tomando el tren bólico por vez primera.

Pensaba que era preciso reservar las plazas muy por adelantado y que eran disputadísimas, como pasaba hasta hace poco con los rápidos de la línea ordinaria. En absoluto. Son tan numerosos los trenes, que uno se puede presentar en la estación a cualquier hora y sacar el billete en el último minuto. ¿Saben ustedes cuál es la frecuencia de los trenes en el «nuevo» Tokaido? En 1966, 55 trenes al día. En 1967, 60 trenes diarios. En 1968, setenta y seis los días normales y 85 los domingos. ¿Y cuál el número de los pasajeros transportados? En el tercer aniversario de la inauguración de la línea, los ferrocarriles japoneses han anunciado que lo habían utilizado ya más de cien millones de pasajeros. En 1968, la media diaria de pasajeros ha sido de 180.000. El 18 de agosto, gran día de fiesta, se llegaron a contar 300.000 en números redondos. Precio del billete de primera clase Tokio-Osaka: 6.700 yens o sea, unas mil pesetas.

Obsérvense a los pasajeros en el tren superexpreso. No se creería que hacen un viaje de más de quinientos kilómetros, sino más bien que vuelven sencillamente a su oficina. Sólo llevan un equipaje ligero, es generalmente una sencilla cartera de cuero... o de plástico. Muchos van y vienen en el día. La mayor parte están habituados al recorrido, pues hacen el viaje dos o tres veces a la semana.

El superexpreso del «nuevo» Tokaido no es ya un tren, sino un «metro», un «metro» a escala nacional el «supermetro» de la Megaló-

polis del año 2000 a punto de nacer sobre las orillas del Pacífico.

Y, sin embargo, el Japón de los superexpresos no es América. Quizá no sea jamás América. Cuando todo queda dicho realmente sobre este nuevo Japón futurista y sobre su lanzamiento hacia el futuro, queda todavía por hablar, para presentar un cuadro completo y auténtico, de un viejo Japón siempre muy presente, sobre el que pesa fuertemente el pasado y que continúa fuertemente anclado en su inmovilismo tradicional. Porque este país es una tierra de contradicciones. Cuando se hace al respecto una afirmación asentada sobre los hechos observados, se puede también hacer u objetar una afirmación contraria no menos documentada. Tal es la realidad de un país y de un pueblo perennemente desgarrados entre opuestas realidades, entre posturas muy distintas. Por lo demás, estos contrastes parecen por doquier irreconciliables e inaceptables, pero el pueblo japonés se acomoda a ellos. Incluso encuentra parte de sus riquezas en su constante desdoblamiento, parte de su dinamismo en el hecho de encontrarse siempre cogido entre dos polos contrarios, como si de alguna manera se hallara electrizado. ■ R. G.

© Ediciones Martínez Roca, S. A., 1970.

Próximo capítulo:
EL JAPON, TERCER GRANDE (II)
LA NUEVA REVOLUCION INDUSTRIAL