

JRJR

N.º 13 (Septiembre de 1997)

Editorial Lecciones japonesas

Tema especial 1 Impacto de los ferrocarriles en la sociedad y en la cultura japonesas

Línea Yamanote de Tokio —Mutación del paisaje de la ciudad

Corinne Tiry Arquitecta-investigadora

La autora, una joven arquitecta-investigadora francesa, examina cómo la expansión y la mutación de Tokio se relacionaron con el desarrollo de la red de ferrocarriles, cómo se formaron los subcentros de Tokio alrededor de las principales estaciones de la Línea Yamanote de JNR (JR) donde se unen líneas suburbanas privadas, y cómo los recientes proyectos de desarrollo alrededor de las estaciones de la Línea Yamanote han cambiado el paisaje de Tokio. También llegó a la conclusión de que la permanencia de la Línea Yamanote como rasgo importante y estable de la ciudad proporciona una línea de referencia para medir la transformación.

Redes de modernidad —Transporte ferroviario y literatura japonesa moderna

James A. Fujii Profesor asociado, Universidad de California, Irvine

Un erudito japonés-americano que imparte clases de literatura japonesa moderna en California encuentra que el ferrocarril no sólo jugó un papel muy importante en la industrialización del Japón, sino que también marcó la vida urbana moderna de la nación como ninguna otra innovación fue capaz de hacerlo. Él presenta pruebas de sus hallazgos en trabajos de famosos novelistas como Toson Shimazaki, Soseki Natsume, Shusei Tokuda, Yasunari Kawabata y Junichiro Tanizaki.

El Tokaido —Escenas de las eras Edo a Meiji

Jilly Traganou Arquitecta

Una joven griega muestra cómo el Tokaido, el enlace entre la capital imperial de Kioto y el centro político de Edo (hoy día Tokio), floreció en la era Edo, y cómo el ferrocarril terminado en 1889 cambió las ciudades y la vida de las personas a lo largo de la línea. Ella presenta una breve, pero única, historia del corredor de transporte más importante del Japón empleando a conciencia su amplio conocimiento de la cultura japonesa nueva y antigua.

El ferrocarril Usui Toge de la Línea Shin-etsu

Roderick A. Smith Profesor, Universidad de Sheffield

El 1 de octubre de 1997 se cerrará el tramo Yokokawa-Karuizawa de la Línea Shin-etsu de JR East tras 104 años de operación. El autor, de visita en la zona durante su estancia en Japón, se preguntaba por qué una línea principal fue construida en un terreno montañoso tan inclinado adaptando el sistema de piñón y cremallera, y de regreso en Inglaterra, en su biblioteca, encuentra algunos interesantes documentos escritos por ingenieros británicos y japoneses que trabajaron en la construcción de la línea.

Tema especial 2 Impacto de los ferrocarriles en la sociedad y en la cultura japonesas

Privatización de JNR —Los últimos 10 años y perspectivas de futuro

Shuhei Konno Profesor de la Universidad Sangyo de Osaka

10 años de éxitos de JR han supuesto para los clientes una mejoría en los servicios sin aumento en la tarifa de los viajes y una mayor productividad para la dirección de los ferrocarriles. Sin embargo, el autor advierte que una política coherente para la infraestructura del transporte resulta difícil debido a que todo el activo fijo ha sido transferido al sector privado mientras que las carreteras, los puertos y los aeropuertos se encuentran aún en manos del gobierno. El profesor hace notar lo importante que resulta la infraestructura de transporte en una economía que se globaliza constantemente.

10 años de operación de JR —Los objetivos explícitos e implícitos de la privatización de JR

Ian Smith Profesor de la Universidad Napier, Edimburgo

El autor examina cómo se han logrado los objetivos explícitos e implícitos de la reforma de JNR. La reforma creó tres compañías ferroviarias viables en Honshu, pero el transporte de mercancías, y el de pasajeros en las tres islas restantes sólo pudo sobrevivir gracias a acuerdos financieros especiales. Cómo pagar las viejas deudas de JNR y cómo financiar proyectos de infraestructura importantes permanece sin solución. Él ve futuros problemas en temas relacionados con los trabajadores y la dirección, las tarifas y el mantenimiento de unos servicios que no son rentables.

Otro punto de vista Museos del Japón—Su arquitectura y diseño interior

Wang Zhi Hou Especialista en artefactos culturales, Museo Provincial de Shandong, China

El autor, un joven director de un museo en China, admira algunos de los nuevos museos del Japón con su atractiva arquitectura y diseño interior nuevos, así como también las técnicas de exposición que alivian el cansancio físico y mental de los visitantes. Sin embargo, algunas veces se sintió muy cansado porque tuvo que andar el doble por los salones de exposición para no perder ninguna de las importantes obras expuestas.

Gente Maquinista sénior y maestro de *iaido*

El Sr. Takeshi Kawaguchi, un maquinista de trenes de cercanías de Tokio que trabaja para JR East en Chiba, fue hace tiempo un entusiasta jugador de béisbol. Hace 22 años, cuando su médico le dijo que no debía jugar al béisbol, acudió a una escuela de *iaido* cercana y quedó fascinado por este arte marcial tradicional que emplea espadas japonesas. Además de trabajar como maquinista sénior, también da lecciones a 13 alumnos en un centro comunitario una vez a la semana.

Historia de los Ferrocarriles Japoneses Cambios en el mercado del transporte y privatización de JNR

Mitsuhide Imashiro Profesor en la Universidad Daito Bunka

El alto crecimiento de la economía en el Japón después de la guerra trajo consigo un rápido crecimiento del transporte por carretera y aéreo que amenazó el monopolio del ferrocarril. Aunque JNR completó con éxito el primer ferrocarril del mundo de alta velocidad, su estado financiero nunca pudo recuperarse de los déficits. Después del fracaso de los sucesivos programas de rehabilitación, JNR fue finalmente dividida y privatizada en 1987.

Noticias Marzo a mayo de 1997

Fotos Lujosos trenes expreso empleados por importantes compañías ferroviarias en Japón