

Editorial **Cabeza de puente al futuro**

Tema especial **Los ferrocarriles y el turismo**

Turismo—Principales intereses económicos

Georges Gazes Profesor de la *Université Paris I/Panthéon-Sorbonne*

El número de turistas internacionales aumentó 23 veces de 25 millones en 1950 a 567 millones en 1995, y alcanzar los 1018 millones en el 2010. Gracias a la globalización, el turismo se extiende a la mayoría de las naciones del mundo. Pero a pesar de su enorme impacto en muchos países y regiones, el turismo se ignora a menudo en análisis económicos y estudios regionales. El autor, como uno de los principales especialistas del turismo en Francia, identifica y evalúa la contribución del turismo a nivel global, europeo, nacional y regional.

Thomas Cook & Son's Vesuvius Railway

Paul Smith Archivista, *Thomas Cook Group Ltd.*

Todo el mundo conoce la canción folclórica napolitana 'Funiculi Funicula', pero pocos saben que ésta fue inspirada por la inauguración en 1880 de un funicular de 806 m que transportaba turistas hasta la cima del monte Vesubio. Menos conocen todavía que John Mason Cook, el hijo de Thomas Cook, adquirió este funicular y lo renovó. En 1903 construyó un ferrocarril nuevo de 7,7 km que iba desde Pugliano, en la falda de la montaña, hasta el extremo inferior del funicular. La erupción de 1944 del monte Vesubio estropeó el funicular y el ferrocarril se encontró con serias dificultades. Éstos fueron vendidos a una compañía local en 1945, y finalmente fueron reemplazados por una carretera y un teleférico en la década de los 50. Una breve pero interesante historia de un ferrocarril de montaña casi olvidado.

Recreando la edad de oro del transporte por ferrocarril

Odette Anderson Oficial de relaciones públicas, *Venice Simplon-Orient-Express Ltd.*

El hombre de negocios americano y entusiasta del ferrocarril James B. Sherwood, presidente de *Sea Containers Ltd.*, compró y restauró viejos coches cama de *Wagons-Lits* y *Pullman* para empezar el renovado servicio de trenes *Venice Simplon-Orient-Express* en la ruta Londres-París-Venecia. Tras su éxito en Europa, en 1993 lanzó con éxito el *Eastern & Oriental Express* en la ruta Singapur-Kuala Lumpur-Bangkok, usando coches remodelados construidos en Japón que anteriormente fueron usados en Nueva Zelanda. Actualmente, la compañía del *Venice Simplon-Orient-Express Ltd.* se está preparando en Australia para la inauguración de su tercer proyecto, el *Great South Pacific Express*, que unirá Brisbane y Cairns a partir de diciembre de 1998.

Promoción del turismo preguerra por parte de los ferrocarriles del gobierno japonés

Koichi Nakagawa Profesor, Universidad Ryutsu-Keizai

El turismo siempre ha sido considerado como una fuente fácil de ingreso de divisas. El Japón no fue ninguna excepción hasta la década de los 50, y el ferrocarril fue el primero en promocionar el turismo internacional en el Japón de la preguerra. La industria del turismo del Japón fue desarrollada e integrada en la red nacional con la iniciativa y el apoyo de los ferrocarriles del gobierno. Actualmente, el turismo internacional se ha hecho tan popular en Japón que la cantidad de divisas que los japonesas gastan en el extranjero es mucho mayor que la cantidad que los turistas extranjeros gastan en Japón. Pero el autor señala la necesidad de invertir esta tendencia y sugiere que los ferrocarriles deben tomar el liderazgo una vez más, ya que la industria de la manufactura del Japón hace frente a una creciente competitividad por parte de las economías asiáticas.

Historia de la construcción de parques de atracciones por parte de compañías ferroviarias privadas en el Japón

Isao Ogawa Profesor, Universidad de Shiga

Las compañías ferroviarias privadas japonesas se caracterizan por su participación en diversos negocios que nada tienen que ver con los ferrocarriles; incluyendo propiedad inmobiliaria, grandes almacenes, equipos de béisbol, etc. La mayoría de las compañías ferroviarias japonesas privadas ya tenían negocios de turismo y atracciones antes de la Segunda Guerra Mundial. El autor revisa la historia de los parques de atracciones—los precursores de los parques temáticos actuales—controlados por compañías ferroviarias privadas en Kansai (incluyendo Kioto, Osaka, Nara y Kobe), y explica por qué estas compañías ferroviarias empezaron a construir parques de atracciones al final y comienzo de este siglo.

**Otro punto de vista
Vista del Japón de un encargado de exposiciones**

Dieter W. Hopkin Jefe de librería y archivos, Museo de los Ferrocarriles Nacionales, York

El autor vino a Japón a preparar una exposición de carteles de ferrocarriles británicos que se celebró en 1997 en la Galería Estación de Tokio. Como visitante nuevo pero bien informado, caminó por las zonas metropolitanas de Tokio y Osaka para encontrar la importancia cultural que los ferrocarriles tienen para la nación.

**Tecnología actual de los ferrocarriles 2
Los mecanismos de las vías de los ferrocarriles**

S. Miura, H. Takai, M. Uchida y Yasuto Fukada
Railway Technical Research Institute (RTRI)

La segunda parte de una serie de 12 que presenta las más recientes innovaciones en el campo de la tecnología del ferrocarril. Los autores describen las nociones generales de la ingeniería avanzada actual de las vías, incluyendo nuevos materiales, nuevos diseños de vías y nuevas tecnologías para el mantenimiento de las vías.

Noticias De septiembre a noviembre de 1997

Fotos Trenes de turismo del mundo