

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

POR

ANTONIO LÓPEZ GÓMEZ

Introducción

Tokio, en el extremo oriental de Eurasia, se halla a cerca de 36° de latitud, poco menos que Madrid, con el cual tiene curiosas coincidencias en fechas históricas.¹ Ambos son núcleos de origen militar y respecto al conjunto del país ocupan una situación central que sería decisiva más tarde para alcanzar el rango de capital, básico como ciudades de función política fundamental, con diferencia de sólo unas décadas: Madrid con Felipe II en 1561; Tokio, entonces llamada Edo, capital de hecho con el shogun Tokugawa en 1603, aunque el emperador siguiera en Kioto como simple autoridad religiosa. Sin embargo hay en seguida una diferencia esencial. Madrid sería centro de una vasta monarquía, en la cual no se ponía el sol, incluso con dominios en el SE de Asia y relaciones con el Japón;² en cambio éste, en las primeras décadas del siglo XVII, se cierra en sí

A. López Gómez. CIESM (CSIC), Universidad Autónoma, Madrid.

¹ Publicamos in extenso la parte correspondiente a Tokio de una conferencia sobre «Madrid y Tokio: coincidencias históricas y diversidad en el desarrollo urbano», pronunciada, por sugerencia del prof. S. Masuda (Universidad de Tokio), en el simposio organizado en Madrid (octubre, 1992) por la Comisión Japonesa del V Centenario. En parte son notas de un viaje realizado en 1990 por invitación del prof. A. Nagaoka (Universidad Meiji). A ambos colegas, nuestro sincero reconocimiento.

² Como es sabido, destacan especialmente los jesuitas, de los cuales hay copiosa documentación en la Real Academia de la Historia, en Madrid, en las colecciones «Cortes» y «Archivo del Japón», con estudios y catálogo por J. F. Schutte (*Boletín*, 1961 y *Archivo Documental*, 1964, t. XX).

mismo, en su archipiélago, sin apenas contactos con el exterior hasta la segunda mitad del XIX. En el año 1868 (tan significativo en España) tiene lugar en Japón la restauración Meiji, Tokio se convierte en la capital imperial y empieza una etapa nueva, con adaptación rapidísima a la civilización occidental, manteniendo las tradiciones culturales, y una activa expansión exterior desde 1875 con las pequeñas islas Kuriles o Chishima, en 1895 Formosa o Taiwan y, en nuestro siglo, el S de Sajalin, Kuantung, Corea e incluso, por raro azar, tras el intermedio de la venta a Alemania, los antiguos archipiélagos españoles de la Micronesia. Después, la guerra de China y la Segunda Mundial, tras las grandes conquistas iniciales, terminarían en desastre y nuevamente Japón se reduce al territorio inicial del archipiélago; sin embargo luego ha recuperado su potencia económica hasta uno de los primeros puestos mundiales. Todos esos hechos han sido decisivos para la capital; ésta comienza a adquirir una fisonomía nueva, occidental, con la época Meiji y luego sufre dos grandes desastres, el terremoto de 1923 y los bombardeos de la guerra que exigieron reconstrucciones extraordinarias. El desarrollo posterior ha sido también muy grande hasta alcanzar 12 millones de habitantes.

En nuestra exposición, que sólo intenta ser un esquema, después de apuntar los rasgos naturales del territorio, con los cuales se hallan relacionados la situación y el emplazamiento, consideramos varios períodos, en cierto modo parecidos a los de Madrid: primero, los orígenes defensivos y crecimiento hasta la capitalidad al doblar el siglo XVI, después la expansión hasta mediados del XIX y, finalmente, la evolución moderna, con dos etapas separadas por la guerra, dedicando especial atención a la extensa zona central.

Situación y emplazamiento

Tokio es una ciudad costera, en el S de la llanura de Kanto, la más extensa del país, a menos de 200 m. de altitud, de cara al Pacífico, con el importante río Tone o Tone-gawa (fig. 1). Formada por materiales cuaternarios, dos tercios de la superficie son terrazas pleistocenas recubiertas de limos originados por las cenizas emitidas por los volcanes vecinos. Menor espacio ocupan los fondos aluviales constituidos por los lechos mayores de los ríos y sus brazos deltaicos. Los materiales recientes han rellenado una red de valles de época glaciario que se relacionan con un

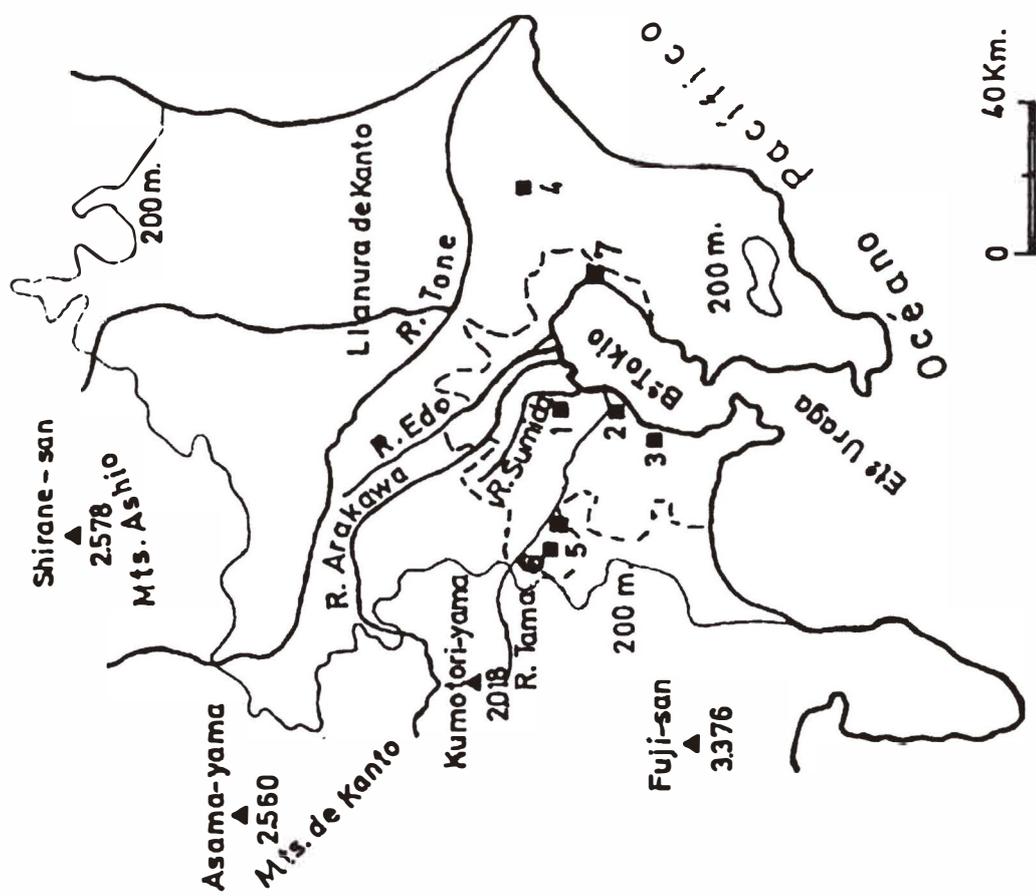


FIGURA 1.—Situación de Tokio.—Línea seguida, isohipsa de 200 m.; trazos, límite aproximado de la conurbación actual.—1, primer emplazamiento de Edo; 2, Kawasaki; 3, Yokohama; 4, aeropuerto de Narita; 5, Tama New Town; 6, Hachioji; 7, Chiba

nivel marino más bajo que el de hoy. En la costa oriental se tiende un largo cordón litoral que aísla la albufera de Kita, al N del Tone, mientras que la bahía de Tokio está ocupada por limos y en gran parte ha sido transformada en «polders» portuarios e industriales (1, p. 203).³

La llanura está rodeada al N y W por montañas que se alzan bruscamente a 1.500-2.000 m. a poco más de 60 Km. de Tokio, en el Kanto Sanchi (Kimotori-yama, 2.018 m., el pico más alto de esta gobernación) y culminan a unos 2.500 como el volcán Asama-yama (2.560 m.), a unos 135 Km. al NW o el Shirane-san (2.578 m.) en los montes Ashio al N (fig. 1); mientras que a unos 100 Km. al SSW queda el aislado y perfecto cono emblemático del Fuji-yama o Fuji-san de los japoneses, la más elevada cima del país, con sus 3.776 m.

La localización concreta de Tokio es en el fondo de la larga bahía de su nombre, casi cerrada por el estrecho de Uraga, en la llanura en la que sólo destacan algunas elevaciones al oeste, en el área de Tama; en el centro de la urbe, al S del recinto imperial, el pequeño cerro Atago-yama sólo alcanza 26 m. El emplazamiento urbano responde así a la dualidad de la llanura de Kanto: terrazas de una treintena de metros y llano, aquí deltaico. Allí afluyen diversos ríos, ahora ya canalizados y dentro de la aglomeración urbana: el Sumida al E y poco más allá el Arakawa y el Edo; al S se encuentran el Meguro y el Tama, a ellos se añaden canales y afluentes, especialmente el Shajukii y el Kanda, que van al Sumida por el N del centro (figs. 1 y 5). Han sido necesarias grandes obras para evitar en las zonas bajas las inundaciones con lluvias fuertes y mareas vivas; entre las últimas ocurridas destacan las del tifón de septiembre de 1982 y los aguaceros de julio de 1985 y agosto de 1989. En los paisajistas del viejo Edo, los ríos y canales, con los arqueados puentes de madera, eran un motivo recurrente y en el nombre de diversos barrios del centro aparece *bashi*, puente. En nuestro siglo, más de 425 de muy diferentes tipos, fue necesario construir después del terremoto de 1923. Por otra parte, los depósitos fluviales eran obstáculo para un puerto moderno, a pesar de las importantes obras, de ahí el desarrollo de Yokohama, más afuera.

El clima es templado, con media de 4'7° en enero y cálido en agosto con 26' 7°; el fenómeno de la «isla de calor» es bien perceptible y en aumento con

³ Los números entre paréntesis se refieren a la Bibliografía final.

el desarrollo urbano (11). Las precipitaciones ascienden a 1.460 mm. y están bien repartidas, con mínimo en enero de 54 mm. (como nuestro máximo de octubre) y picos en junio (181 mm.), las «lluvias del ciruelo» o *baiu*, y en septiembre-octubre (193 y 181 mm.) o *shurin*, ésa es también la época de más frecuentes tifones.

Todo el llano en los alrededores de Tokio está prácticamente urbanizado y sólo más lejos aparecen los arrozales u otros cultivos, en su mayoría bajo plástico; en cambio las montañas están cubiertas de espesos bosques, en las partes inferiores son de tipo subtropical, en su límite, de hoja plana perenne o caduca; en las alturas es de tipo mixto templado de hoja plana y coníferas, entre las cuales destaca la excelsa *Cryptomeria japonica*.

Origen de Edo

Tokio, llamada *Edo* hasta el siglo pasado, tiene origen militar. Parece que en el siglo XII ya hubo un establecimiento de ese tipo, pero la formación de una verdadera ciudad tiene lugar en 1457, cuando Dohkan Ohta constuye su castillo sobre un espolón de terraza, en un lugar defensivo (como muchos otros castillos japoneses) junto a la bahía, entonces pantanosa, donde sólo había una aldea de pescadores. Según un documento de la época, en las orillas del río, que bordeaba la fortaleza por el E, se estableció un mercado para comerciar con los productos de las regiones de Awa (en el S de la actual prefectura de Chiba), bambú de Echigo (pref. de Niigata), té de Itachi (pref. de Ibaragi), cobre de Shinano (pref. de Nagano), etc. Así, desde sus comienzos, tuvo Edo una situación privilegiada para el comercio por los ríos de la llanura y por mar.

El Shogunato Tokugawa. Edo, centro del poder

A comienzos del XVII, poco después que Madrid, Edo llega a ser el centro político del Japón por obra de Ieyasu Tokugawa, quien decide convertirle en su plaza fuerte al ocupar la comarca en 1590. En una época en que eran los arrozales la medida de importancia de los señores, había recibido un gran dominio (con producción de 4'32 millones Hl.) de Hideyoshi Toyotomi, la mayor autoridad político-militar de entonces, vencedor de una guerra civil. Pero muerto Toyotomi en 1598, los que le apoyaban fueron derrotados

en 1600, en la batalla de Sekihara, por Ieyasu, quien conquista el poder. En 1603 recibe el título de «Seiitashogun» o «General pacificador del país», de ahí el nombre de *Shogunato Tokugawa* para el largo período hasta mediados del siglo XIX, y comienza la construcción de la grandiosa fortaleza, que llegaría a ocupar en su máxima extensión unas 122 has. (8), como nuestro actual Retiro.

Era la japonesa una sociedad feudal con unos 260 señores o *daymios* con sus propias tropas, pero los Tokugawa mantenían un severo control centralizado; además el Shogun directamente o sus deudos gobernaban los territorios clave. Esencial para el dominio político y para el esplendor de la capital era el sistema «sankin-kotai» o de residencia alterna, establecido en 1635, el cual obligaba a los señores a mantener mansiones en Edo, con sus familias, y a viajar regularmente a sus feudos; esa doble residencia y los fastuosos desplazamientos originaban grandes gastos a los daymios, que difícilmente podían acumular recursos si hubiesen tenido pretensiones de rebeldía. Por otra parte, tales viajes facilitaban el intercambio cultural entre Edo y otras ciudades.

Las casas de los señores y sus súbditos (la clase guerrera o *bushi*) se localizaban al oeste del castillo, éste sobre el lugar del primitivo (aún en el centro de la ciudad), con parques, fosos y murallas, mientras que los comerciantes y artesanos (la clase popular o *cho-nin*) se encontraban al este y los templos en las afueras. Muy interesante es la descripción de Edo por Rodrigo de Vivero, presidente interino de la audiencia de Manila, que en 1609 naufraga en las costas japonesas en un viaje a Méjico (8). De su minucioso relato recordemos, por ejemplo, que cifra la población en 150.000 vecinos, menciona la utilización para el comercio de barcas por el río que cruza la ciudad y se subdivide en brazos y canales, la separación de los barrios de la nobleza y caballeros de los demás, las calles anchas, largas y derechas, especializadas en una actividad artesana o mercantil, destacando las dedicadas a la venta de frutas y verduras, de gran limpieza, al pescado salado, fresco o vivo en grandes tinajas (como todavía hoy en algunos restaurantes), etc.; cada una tenía una especie de alcalde-juez, con dos puertas vigiladas en los extremos y cerradas de noche.

Las casas eran de madera y papel, incluso los palacios y los templos, como aún pueden verse algunos. Ello facilitaba la propagación de los frecuentes incendios, a veces de pavorosa extensión, como el de 1657, que destruyó dos tercios de la ciudad y causó 100.000 víctimas. En la recons-

trucción se hizo una reordenación regulando el ancho de calles y las casas populares y la ciudad creció hacia el este; las casas de los señores, cerca del castillo, se trasladaron a otros sitios dejando terrenos libres y también los templos incendiados, esos espacios (*hiyoke-chi*) servirían a modo de cortafuegos, llegando a existir cerca de un centenar, el mayor de casi 10 has.; después se convertirían en parques. Sin embargo, las reconstrucciones, siempre de madera, mantendrían el peligro. Las mansiones de los señores ocupaban grandes espacios ajardinados, algunos se han conservado, ahora como parques, por ejemplo el de Hibiya, en el centro de la ciudad, inmediato al S del recinto imperial, de la casa de los Mohri; el de Shinjuku Gyoen, al W, de los Nait y luego de la casa imperial; las 66 has. de la Universidad de Tokyo, al N, eran la residencia de los Maeda, etc. Todavía a mediados del XIX, de las 6.626 has. de la ciudad, el 60% correspondía a las residencias de los guerreros, el 20% a los templos y el otro 20% al pueblo llano (8).

El gran desarrollo de Edo en el siglo XVII supone a comienzos del XVIII una población de 640.000 habitantes según documentos de la época, pero autores modernos elevan la cifra a 1.000.000, en tal caso doblaba a Londres y a París y, por supuesto, mucho más a Madrid. El emperador seguía residiendo en Kyoto, pero sólo mantenía el prestigio religioso.

Fueron tiempos de paz interior y sin ataques exteriores, con un especial carácter político, ya que Edo era la capital de un país totalmente cerrado en sí mismo; los contactos iniciados con Europa en el siglo XVI, en los que tanta importancia tuvo nuestra península, se rompen en 1639 y a partir de entonces sólo se mantiene un pequeño establecimiento holandés de comerciantes con Europa y China en la pequeña isla de Dejima, frente a Nagasaki, en el extremo SW de la isla de Kiu-Shu. Este cierre promovió la autarquía y un notable desarrollo agrícola, doblándose la superficie cultivada desde 1600 hasta comienzos del XVIII. Los sistemas de riego derivados de los ríos se inician esencialmente en los siglos XVI-XVII con el progreso de la técnica hidráulica, apoyados por los señores feudales son trabajos que exigen la participación de toda la comunidad; asimismo, es entonces cuando se regulan las avenidas, muy peligrosas en las tierras más bajas, con malecones, reforzados con piedra en los sitios más difíciles como las confluencias, excavaciones de canales para dispersión, etc., los mismos arrozales sirven también para almacenar excesos de agua (4; 10).

Sin embargo los productos de la región de Kanto sólo eran suficientes para la gran población de Edo en pasta de soja (*miso*), aparte de leña y sal;

así tenían que traerse las 9/10 partes del arroz (principalmente del W y NE, como hoy), aceite, algodón, etc., por lo que era muy activo el comercio (8), en buena parte por mar siguiendo rutas de cabotaje desde Osaka (con la cual le unía también los dos principales caminos terrestres) y con Sakata en la costa occidental.

Desde finales del XVI a comienzos del XVIII florece la cultura popular urbana, se escribe la primera novela de temática burguesa y se pone de moda la poesía Haikai (versos de 19 sílabas), las marionetas (*ningyo-joruri*) y el teatro Kabuki adquieren gran popularidad; nacen también los grabados Uki-e con retratos de artistas o motivos de la vida cotidiana. A comienzos del XIX sigue este florecimiento paralelo a la prosperidad económica de los comerciantes, mientras que se hunde la de los señores por la baja de precios en el arroz, su base de ingresos, y el alza de otros productos, con ello cambia la vida de los samurais de menor jerarquía, contraen deudas y muchos acaban en la ruina; el Shogunato intenta disminuir los gastos, emite más moneda y se produce la inflación, empeorando la situación de la clase militar (8).

En la primera mitad del siglo XIX el centenar de estampas del tipo antes citado, hechas por el famoso artista Hiroshige Ando (1797-1858) (3) muestran numerosos aspectos de la vida de Edo y sus alrededores en diversas épocas del año, en días luminosos de primavera con árboles floridos, bajo las finas rayas de la lluvia o con el blanco de la nieve; destaca especialmente el tema del agua, los ríos y canales o los bordes de la bahía con barcas de vela o almadrías de troncos, demostrando la importancia de las vías acuáticas para el movimiento de personas y mercancías o también como recreo y asimismo los típicos puentes en arco; son frecuentes los parques con paseantes y las representaciones de calles con filas de casas o almacenes, de madera y tejado a dos aguas. Con gran finura de dibujo, son siempre escenas de mucha vivacidad y realismo, como las láminas en que aparece el juego de cometa (recuérdese a nuestro Goya), la de un mercado de pescados con éstos expuestos en los tenderetes, los almacenes Mitsui, una calle con teatros, etc.

Cambio radical supone en junio de 1853 la llegada de la flota norteamericana del comodoro Perry y la demanda de apertura a buques extranjeros, a la que se unen las potencias europeas. La situación interior se hace muy difícil y en 1868 cae el shogunato Tokugawa, comenzando la época Meiji, totalmente nueva para el país y para Edo.

*La Restauración Meiji: Tokio, capital imperial.
La transformación en ciudad moderna*

El nuevo gobierno se forma alrededor del emperador y se inicia una organización burocrática centralizada, se establecen las prefecturas (hoy 47), son abolidos los clanes y se instaura una sociedad de tipo capitalista moderno; manteniendo los valores de la cultura tradicional se implantan, de manera rapidísima, los elementos de la civilización occidental como medida de promocionar la modernización del país. Ésta afectó de manera decisiva a la ciudad que cambió su nombre de Edo por el de Tokio (durante algún tiempo pronunciado Tokei), allí establecieron su residencia el emperador y el gobierno, también con notable guarnición militar; en 1889 se dio la ley que creaba los distritos municipales, dando nacimiento a la ciudad de Tokio. En la primera época el alcalde era a la vez gobernador de la prefectura.

En el sitio de la vieja fortaleza se construyó un palacio al estilo europeo, pero de madera según el gusto del emperador (destruido en la Segunda Guerra Mundial) (8); se mantenía también el vasto recinto de muros ciclópeos y fosos con agua. El urbanismo occidental se extendió por toda la ciudad, sobre todo al E del recinto imperial, especialmente desde el barrio de Kyobashi hasta el Nihombashi, zona conocida como *sitamachi*, centro de los barrios populares de la vieja Edo, donde tenían tradicionalmente sus negocios los pequeños comerciantes (figs. 5 y 6).

En esta transformación ejercieron notable influencia los fuegos, el azote perpetuo de la ciudad. El ejemplo más significativo es el de Ginza, una zona pobre, al S de la antes citada. En 1872 un incendio destruyó de 3.000 a 5.000 casas en ese barrio, el inmediato de Kyobashi y el de Tsukiji al E, junto al río Sumida, donde había establecimientos extranjeros. El gobierno tomó la decisión de construir un nuevo barrio de estilo occidental con una gran calle como eje, de 14'4 m. de calzada y aceras de 6'4 m., luz de gas y edificios de ladrillos de dos pisos, para clases medias, según los planos del arquitecto inglés T. J. Waters.⁴ Terminada la primera etapa en 1873, al principio no hubo muchos compradores; la segunda se concluyó en 1877 y otra parte se pospuso por entonces. Cerca de la estación ferroviaria de

⁴ Vid. 5, pp. 8 y 38; más detalles en K. Noguchi, «Construction of Ginza Brick Street and conditions of landowners and house owners» (5, pp. 76-82).

Shimbashi (primera línea a Yokohama en 1872) era un verdader escaparate de occidentalización urbana; por ello es curiosa la reacción de extrañeza que experimentaban los viajeros europeos al descender del tren, frente a la esperada imagen exótica de una ciudad de Extremo Oriente, como señalaba, por ejemplo, el novelista y marino francés Pierre Loti. Fue también un laboratorio a gran escala del progreso de construcción de calles modernas y medidas contra el fuego.

En 1878 otro gran incendio en la zona de Kanda Kuromon-cho, al N, motivó un plan para prevención mediante casas de ladrillo y teja. En 1879 un siniestro extraordinario ocurrió en Nihombashi y Kyobashi con pérdida de 10.600 casas, y otro semejante en 1881, con casi igual destrucción, en el área de Kanda, Nihombashi y Fukugawa; en aquel invierno cuatro más menores con pérdida de 1.000 viviendas. Tal cúmulo de catástrofes era resultado del predominio de las construcciones de madera; un estudio en 1878 reveló que en 15 distritos, las casas de ese material y techumbre de tablillas eran el 57%; así en 1881 se reguló que en 22 zonas a lo largo de las calles y canales de la zona central sólo se permitían construcciones a prueba de fuego y en los cuatro distritos del centro las techumbres serían no combustibles (5, pp. 38-39).

Ejemplo interesante de reconstrucción es el de Kanda Hachimoto-cho, suburbio arrasado en el incendio de 1881. La obra fue realizada por un grupo en el que intervenía Iwasaki, presidente de la sociedad líder del trust Mitsubishi, otros capitalistas y Endo, un constructor; por supuesto la reconstrucción significó la expulsión de los viejos moradores a otros suburbios; este alejamiento del proletariado del centro fue un hecho ya habitual.

Distinto es el caso de Maronouchi, al E del recinto imperial, y Kanda Misaki-cho, al NE, en la década de 1890, promovido también por Mitsubishi adquiriendo terrenos, pero en este caso en gran parte del ejército, para casas y almacenes; bajo la dirección de arquitectos ingleses se hicieron calles con alcantarillado y edificios de ladrillo, de alquiler, para clases medias (5, pp. 9-10). Es interesante esa intervención de un gran trust en el urbanismo, como también el Mitsui y otros después del terremoto de 1923.

A finales del XIX corresponde también el suministro general de electricidad (en 1866), la conducción de agua para 1'5 millones de habitantes (110 litros por día), el comienzo del alcantarillado, los transportes (como se detalla después), etc.

Se sucedieron diversos gobernadores, también con influencia del París de Haussmann, para hacer de Tokio la nueva capital imperial. La zona del centro fue adquiriendo fisonomía europea, pero otros barrios conservaban los aspectos de la vieja Edo; así, el de Asakusa, en el NE, cerca del río Sumida, mantuvo su carácter, siendo el lugar de diversiones por excelencia de las clases populares. Los establecimientos fabriles se instalaron sobre todo en los bordes de la bahía y con la revolución industrial resultó una rápida concentración de capitales en Tokio; la favorecían los planes oficiales y allí tenían su sede los cuatro grandes grupos o «Zaibatsu» de Mitsui, Mitsubishi, Sumimoto y Yasuda, con papel muy destacado.

La población creció con rapidez, en gran parte por inmigración: en 1907 con dos millones, la mitad procedía de la propia región de Kanto o de la prefectura de Niigata, en la costa occidental. La Primera Guerra Mundial ocasionó un gran florecimiento industrial, progresando las instalaciones en el barrio de Shibaura, al S (en la orilla occidental del puerto) y en el distrito de Koto (barrios de Honjo y Fukugawa, al E del río Sumida).

Era Tokio, en las primeras décadas de nuestro siglo, una ciudad singular, como señala P. George (2) con una industria ya muy desarrollada y diversa, desde vastas factorías a talleres pequeños, a veces semiartesanales, y gran actividad mercantil y financiera. Los contrastes eran fuertes entre los barrios tradicionales, con pequeñas casas de madera, muchas aún sin alumbrado eléctrico, y los de tipo europeo con edificios de ladrillo en anchos bloques para bancos, oficinas, comercios, etc., en buena parte de los trusts. Citando a Barret (1945) señala que los edificios de Mitsui cubrían aproximadamente dos barrios; Mitsubishi poseía los tres edificios más altos y además otros 30 en Maronouchi. En este barrio destacan en esos años los «buildings» para oficinas de la Tokyo Maritime and Fire Insurance, de 7 pisos, terminado en 1918, y el «Maronouchi Building» de Mitsubishi, de 8 plantas, de cemento armado, construido en 1923, poco antes del terremoto que le afectó seriamente (5, pp. 45 y 47).

En la modernización y desarrollo de la ciudad, ya muy extensa, papel esencial correspondió a los transportes. Como ya se ha indicado, el primer ferrocarril, en 1872, fue desde la estación de Shimbashi, al S, al puerto de Yokohama, con 40 Km., realizado por los ingleses (ingeniero E. Morrell), facilitaba no sólo el movimiento de pasajeros, sino también la exportación de seda; en 1889 se abre la primera línea de larga distancia a Kobe, a la cual siguieron otras. A la vez se realizaron las periféricas o de cercanías,

como la de Shinagawa al S hasta Akabane al N (1885) y la de Hachioji (actual Chuo-Line) hacia el W (1895); la primera eléctrica a Kawasaki, junto a Yokohama, en 1901; la de Shibuya a Tamagawa, en el W, primera eléctrica totalmente suburbana, en 1907, y la Yamanote, que forma un gran óvalo por el W, en 1909 (5, pp. 36 y ss.; 12) (vid. figs. 3.^ª y 5.^ª). En la ciudad misma, en 1874, el primer ómnibus Shimbashi-Asakusa, a lo largo de toda la zona central y en 1882 el primer tranvía de caballos en Shimbashi y Nihombashi, en seguida prolongado al N hasta Ueno y Asakusa; el primero electrificado fue en 1903, el de Shimbashi a Shinagawa, en el S, y luego al N, a Asakusa. El servicio de autobuses comenzó en 1919.

La expansión suburbana fue muy rápida por la necesidad de viviendas; además, el desarrollo del barrio de Maronouchi como centro de negocios, con muchos empleados que buscaban residencia unifamiliar en la zona suburbana, favoreció esa gran expansión, en directa relación con los ferrocarriles. La población alcanzó en 1920 la cifra de 3'7 millones, en gran parte trabajadores que vivían en suburbios en malas condiciones, muchas veces sin agua ni alcantarillado, con miserables casas de una habitación para seis lechos y en parte sin pavimento siquiera. El Plan de 1919, con poder centralizado administrativo, intentó solucionar los problemas.

Dos catástrofes: el terremoto de 1923 y la II Guerra Mundial

Las catástrofes, que parecen una constante desgraciada de Tokio, llegaron a su extremo en nuestro siglo. El seísmo del 1 de septiembre de 1923, seguido de colosal incendio durante tres días, arruinó 312.000 casas (más del 70% de las viviendas) y causó de 70.000 a 100.000 muertos y desaparecidos. Aunque los planes no se realizaron por entero, la reconstrucción de calles y edificios, de canales, puentes y parques transformó por completo el paisaje urbano; baste decir, como ejemplo, que se hicieron más de 425 puentes de todo tipo, 120 escuelas a prueba de fuego, etc. De este modo desapareció la mayor parte de los vestigios de la ciudad anterior. Figuras destacadas en la reconstrucción fueron el ministro de interior Shinpei Goto y el ingeniero Enzo Ohta, con especial atención a los cursos de agua, entonces aún muy utilizados, puentes, parques, etc.⁵

⁵ Vid. 5, pp. 19-21; detalles en S. Shoji, «Enzo Ohta and reconstruction work after the great Kanto Earthquake» y T. Itoh, «Design and layout plan of bridges and parks after the Great Kanto Earthquake» (5, pp. 92-95 y 96-101).

Con el terremoto quedaron arruinadas la mayoría de las casas de ladrillo y quemadas las de madera, sólo resistieron las de armazón metálico sólido. La reconstrucción, abandonando el modelo europeo, se inspiró en el norteamericano de San Francisco, donde muchos edificios aguantaron el seísmo de 1910. Se siguió, aproximadamente, una zonificación, en parte heredada del XIX y en parte nueva, ya que no se rehicieron las fábricas destruidas que estaban en el centro o en barrios residenciales reputados; se consideraron tres grandes sectores: el núcleo de los negocios, dos zonas industriales al N y al S y una masa de barrios de vivienda (2, pp. 305-9). En los barrios centrales se mantuvo la notable intervención de Mitsui y Mitsubishi, fueron numerosos los edificios de 12 a 15 pisos para oficinas, bancos, comercios, etc., con grandes almacenes, los «depato» (abreviatura de «Department stores»), según modelo norteamericano. También con acciones en el área residencial de alta clase, como Mitsui en dos grandes posesiones de nobles en el barrio de Nishiazabu, más allá del centro, al SW.⁶

La industria, muy variada al N y también al S, allí sobre todo la grande, en buena parte en terreno ganado al mar y enlazando con Kawasaki y Toyohama. Muchos barrios industriales eran también de vivienda obrera; entre las fábricas, almacenes y estaciones, monótonas sucesiones de casas pequeñas y ligeras, no muy distintas de las antiguas, generalmente para cinco personas, con dos habitaciones separadas por pantallas de papel, de corredera; en invierno, apenas calentadas por un brasero, los ocupantes tiritaban en ellas, en verano se sofocaban bajo los mosquiteros (2, p. 309). Al oeste, los barrios de viviendas, con grandes zonas obreras, se extendían en kilómetros, con la gente hacinada en minúsculas habitaciones; la monotonía sólo rota por algunos intentos de bloques modernos y barrios de casas unifamiliares del tipo anglosajón de «bungalow» en las primeras pendientes que dominan el llano.

A mediados de la década de los 20, con el aumento de población, la urbe creció mucho hacia las afueras merced a nuevas empresas de ferrocarriles que conectaban con el centro; la reforma administrativa de 1932 motivó que los asentamientos suburbanos fueran anexionados a Tokio, pasando éste a 5.660.000 habitantes; en 1935 llegaban a 6.360.000.

⁶ H. Katoh, «Development of housing areas by Mitsui Trust Company» (5, pp. 106-111).

En el capítulo de los transportes, esencial en la evolución urbana, ha de señalarse en 1924 el establecimiento de autobuses municipales, en parte para sustituir los dañados tranvías; en 1925 una línea de tren elevado entre Ueno y Kanda y los eléctricos en todo el círculo Yamanote (5; 12). En 1927, ocho años después que en Madrid, la primera línea de metro, por una sociedad, entre Asakuso y Ueno, en el NE, prolongada luego por el centro hasta Shimbashi —la actual llamada de Ginza— (1934, 39) y en 1938, por otra compañía, la de Shibuya; ambas pasaron en 1941 a la Teito Rapid Transit Corporation (12). El transporte aéreo se había iniciado en 1927, en el aeródromo militar de Tachikawa, al W, a unos 30 Km., y en 1931, se abre el civil de Haneda, a unos 15 Km. al S, en terrenos ganados al mar.

Entre los proyectos de los años de la Pre-guerra figuraban grandes espacios verdes, en parte en relación con la defensa aérea, y progresaron muchas industrias militares en el contorno: al E del río Sumida, al S en la zona llamada Kei-hin (entre Tokio y Yokohama, con las intermedias Kawasaki y Tsurumi, en la prefectura de Kanagawa) y al W en el distrito de San-tana. Asimismo, mediante normas de dispersión de industrias bélicas, se establecieron éstas en las prefecturas vecinas. En 1943, ya durante la guerra, la ciudad se unificó con la prefectura, convirtiéndose en el Gobierno Metropolitano de Tokio.

El conflicto bélico supuso la casi destrucción de la urbe. El 18 de abril de 1942 tuvo lugar el primer bombardeo y en 1943 ya se hicieron numerosas evacuaciones de gentes que vivían cerca de ferrocarriles y carreteras, también se derribaron muchos edificios de madera para evitar incendios y crear espacios abiertos. Desde la captura de Saipán, en las islas Marianas, por Estados Unidos, en el verano de 1944, aumentaron los bombardeos, hasta más de un centenar. En un espacio de 16.000 ha. fueron destruidas más de 700.000 viviendas, cerca de tres millones de personas perdieron su hogar y perecieron de 100.000 a 150.000 (5; 8). Al concluir la contienda el 15 de agosto de 1945, la mayoría de la zona edificada de Tokio estaba en ruinas y la población había bajado a 3'5 millones según unas fuentes, a 5 según otras. La vuelta de los evacuados ocasionaría gravísimos problemas de alojamiento, utilizando barracones, refugios, etc.

El desarrollo urbano desde la postguerra

Finalizada la guerra se imponen en Japón las reformas democráticas con la Constitución de 1947. La nueva legislación establecía el sistema administrativo de los gobiernos regionales con elección de gobernadores y alcaldes y, en el caso de Tokio, los jefes de los distritos municipales, que se reestructuraron en 23 con un status especial, el cual les confería autoridad similar a la de ciudades; en 1952 se eliminó la elección pública, pero en 1975 la gobernación de Tokio les transfirió nuevamente las tareas administrativas y se volvió a la elección de sus jefes.

En la actualidad, la Región de la Capital Nacional está formada por ocho prefecturas, de las cuales la de Tokio y las inmediatas de Saitama al N, Kanagawa al S y Chiba al E componen la Región Metropolitana del Gran Tokio, con el 25% de la población del país. En cuanto a la gobernación de Tokio, compleja y peculiar (16, pp. 31-39), consta de tres espacios diferentes. El urbano esencial, con 617 Km² (un tercio del total) es la llamada en inglés *Ward Area* con los 23 *Special Wards* (-ku en japonés) que equivalen casi a municipios, en 7 «districts» (fig. 2), la extensión es similar a la del municipio madrileño (608 Km²). Al oeste queda la *Tama Area*,

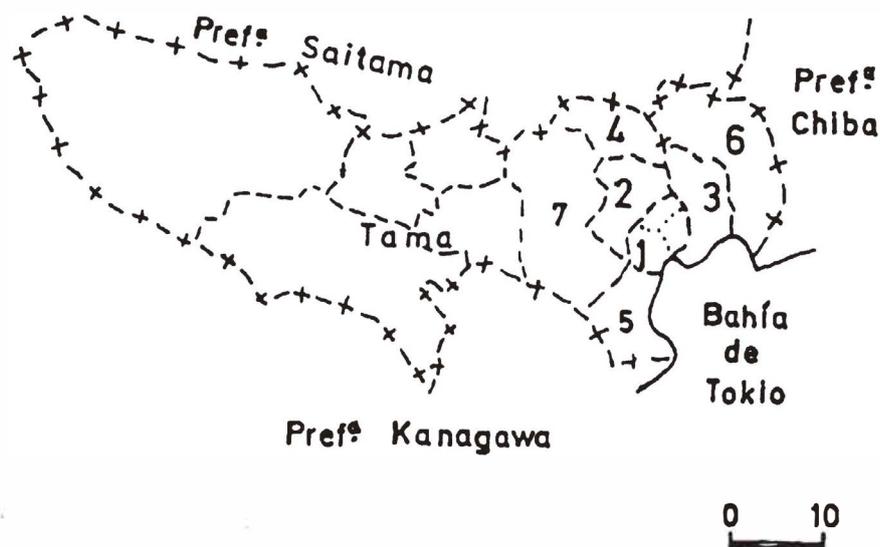


FIGURA 2.—Gobernación de Tokio.—Al E, Ward Area, «districts»; 1, Central Tokyo; 2, Yamanote; 3, Down Town; 4, Northern; 5, Southern; 6, Eastern; 7, Western.—Al W, Tama Area, sin enumerar «districts»

1.159 Km², en los llanos y colinas hasta las montañas, con una treintena de *shi* («city»), varias *machi* («town») e incluso una *mura* («village»), en 5 «discritcts». En tercer lugar han de añadirse, con dos towns y siete villages, los archipiélagos al S (406 Km²) de Izu y Ogasagawa (Bonin) con las islas Kazan (Vulcano), entre las cuales la célebre de Iwo-Jima, a más de 1.000 Km. (15, pp. 10-14). Los cerca de 2.200 Km² en total rebasan poco a la cuarta parte de la provincia madrileña (8.000 Km²).

La enorme reconstrucción⁷ y el aumento demográfico han sido muy rápidos, contaba ya 5'4 millones en 1950 y 8'3 millones en 1960. Para encauzar el desarrollo se hizo en 1958 el Plan de la Capital Regional que consistía en una ciudad madre, un anillo verde y ciudades satélites, según el Plan de Londres de 1944. Tokio, Musashino al W, Kamaguchi al N (en la prefectura de Saitama) y parte de Kawasaki y Yokohama al S (en la de Kanagawa) eran designadas áreas urbanas con restricciones para ampliar o crear industrias, se harían anillos verdes a su alrededor para impedir la expansión desordenada y, finalmente, se diseñaban áreas de desarrollo urbano más afuera, para ciudades satélites, con viviendas cerca de los lugares de trabajo en polígonos industriales, para así fijar la población. Sin embargo tales planes no se cumplieron bien.

En la capital misma, el Plan Tokio de 1960 y los Juegos Olímpicos de 1964 permitieron grandes remodelaciones de caminos, secciones de autopistas metropolitanas, la primera línea (la Tokaido a Osaka) del Shinkansen o tren rápido, vulgarmente «tren-bala», varias de metro, etc. También se permitieron mayores alturas en los edificios, surgiendo los verdaderos rascacielos, dispersos en el centro o agrupados en el barrio occidental de Shinjuku, en un subcentro (como más tarde nuestro «Azca»).

Además del centro político, administrativo y cultural, es también el económico, ya que la región de Osaka ha perdido importancia desde la II Guerra Mundial; hoy el 94% de las empresas que ocupan los primeros puestos en la Bolsa de Tokio, tienen en esta ciudad sus oficinas centrales o realizan en ella sus principales operaciones. En la industria le corresponde el primer puesto; antes de la guerra era, en gran parte, de bienes de consumo, confección, imprenta, etc., después ha alcanzado preeminencia la

⁷ Vid. 5, pp. 25-27 y N. Hatano, «Association implemented land readjustment projects in Tokyo War-damage rehabilitation programme» (5, pp. 116-119).

de base: metalurgia diversa, maquinaria mecánica y eléctrica, alimentación y química, etc.

Como resultado de la evolución moderna y de las grandes catástrofes no hay ningún «barrio histórico»; salvo los fosos y muros del recinto imperial, apenas quedan restos dispersos o reconstruidos del viejo Tokio. Su recuerdo se quiere mantener, mediante reproducciones y enormes maquetas, en el reciente museo de Edo-Tokio, de original arquitectura, en la otra orilla del río Sumida, junto al puente de Kuramae. Asimismo, en las afueras, al W (en Tama), en otro museo al aire libre, en unas 7 ha., en el parque Koganei, se levantarán estructuras desmontadas de varios sitios, para recrear espacios y calles de otros tiempos.⁸

Finalmente, uno de los graves problemas es la subida de precios del suelo, incluso en la periferia, lo que ha llevado al desarrollo de ciudades-dormitorio en las colinas de la zona de Tama, al oeste; dicha alza también repercute mucho en las obras públicas, especialmente para nuevas vías de comunicación. Esas y otras cuestiones urbanas, así como el deseo ciudadano de participación, provocaron gran descontento, con incidentes en diversos barrios en 1973, lo que motivó la ley de 1975 restableciendo, como hemos dicho, la elección popular de los alcaldes de «ward» y la transferencia de mayores atribuciones.

En la actualidad cuenta Tokio con 12 millones de habitantes, aproximadamente el 10% del país (más que Madrid), de los cuales en la Ward Area 8'3 millones (140 por ha.) y los restantes en Tama. Tiende a estabilizarse, ya que la inmigración es ahora menor que la emigración y descende la natalidad. También es notorio el envejecimiento, los de 65 años y más suponen ahora el 10'5% y los menores de 15 el 15% (en Madrid tres puntos más en ambos casos). En la población activa, la producción y el transporte significan el 28'5%, comercio y servicios 27%, técnicos y administrativos 43'5%, agricultura y pesca no llega al 1% (15, p. 19).⁹

⁸ *Edo-Tokyo Museum*, 17 pp; *Branch of the Edo-Tokyo Museum*, 2 pp.

⁹ Sólo 10'5% de tierra cultivada en el oeste (frente a 25% en el resto de la región de Kanto); a tiempo parcial en el 92% de familias campesinas (como es general en todo el país, media 85%), pero el arroz sólo representa el 2% del ingreso familiar (media nacional, 35%), la superan ampliamente las hortalizas (42%), cría de animales (28%), frutas (6%) y otros (22%). Ha de estar en relación con la ocupación urbana de los llanos bajos y el mercado inmediato de la gran ciudad (14, pp. 42-43).

En las últimas décadas ha habido notables cambios en la distribución de la población y el empleo. Éste crece y aquélla disminuye en el área más céntrica, dentro de las zonas isocronas de 20 y 40 minutos desde la Estación Central de ferrocarriles; a la vez aumentan rápidamente ambos en la media de 60 y 80 minutos.¹⁰

Los transportes

En la evolución urbana son básicos los transportes (12). Lugar destacado corresponde a los ferrocarriles, con red radioconcéntrica en numerosas direcciones, complicada pero muy eficaz, tanto para el movimiento suburbano como para el interior en muchos casos. Sigue siendo central la estación así llamada (fig. 8), en el gran eje N-S de varias líneas, y más al N la de Ueno. Allí llegan las líneas de largo recorrido (privatizadas en 1987 las que se habían nacionalizado en 1906), hacia el N y el S (Tohoku, Tokaido, etc., incluidas las nuevas rápidas Shinkansen), así como las dirigidas al W (Chuo) y al E (Joban y Sobu) (fig. 3). Elemento singular, igualmente de las JR (Japan Railways) y de importancia esencial, es el circuito Yamanote, gran óvalo por el centro también, de N a S, y luego por el W, que actúa de hecho como un amplio metro circular al aire; tiene enlace con las líneas antes citadas y en él comienza casi toda la quincena de secundarias radiales suburbanas y comarcales. Son éstas básicas en la expansión periférica, especialmente las doce del arco oeste-sur; principales cabeceras son allí las de Shinjuku (tres líneas), Ikebukuro (tres) y Shibuya (dos), cuentan además con autopista y dos líneas de metro cada una. En conjunto, las vías férreas tienen una treintena de enlaces con el metro. En tales condiciones no es extraño que corresponda a los ferrocarriles el 60% de los viajeros en Tokio, como se precisa después.

El metro, con 10 líneas, no forma una red radiocéntrica como en París o Moscú, ni en reja como Nueva York o mixta como Madrid, sino que se asemeja más a la policéntrica compleja de Londres, como hemos estudiado en otro lugar (9). Son líneas en todas direcciones, con predominio de las W-E, que se cruzan no en un punto, sino en varios del espacio céntrico alrededor del recinto imperial (fig. 4) y rebasan en los extremos el óvalo

¹⁰ M. HIROSE: «Development of Tokyo Metropolitan Area and communicating traffic» (5, pp. 125-128).

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

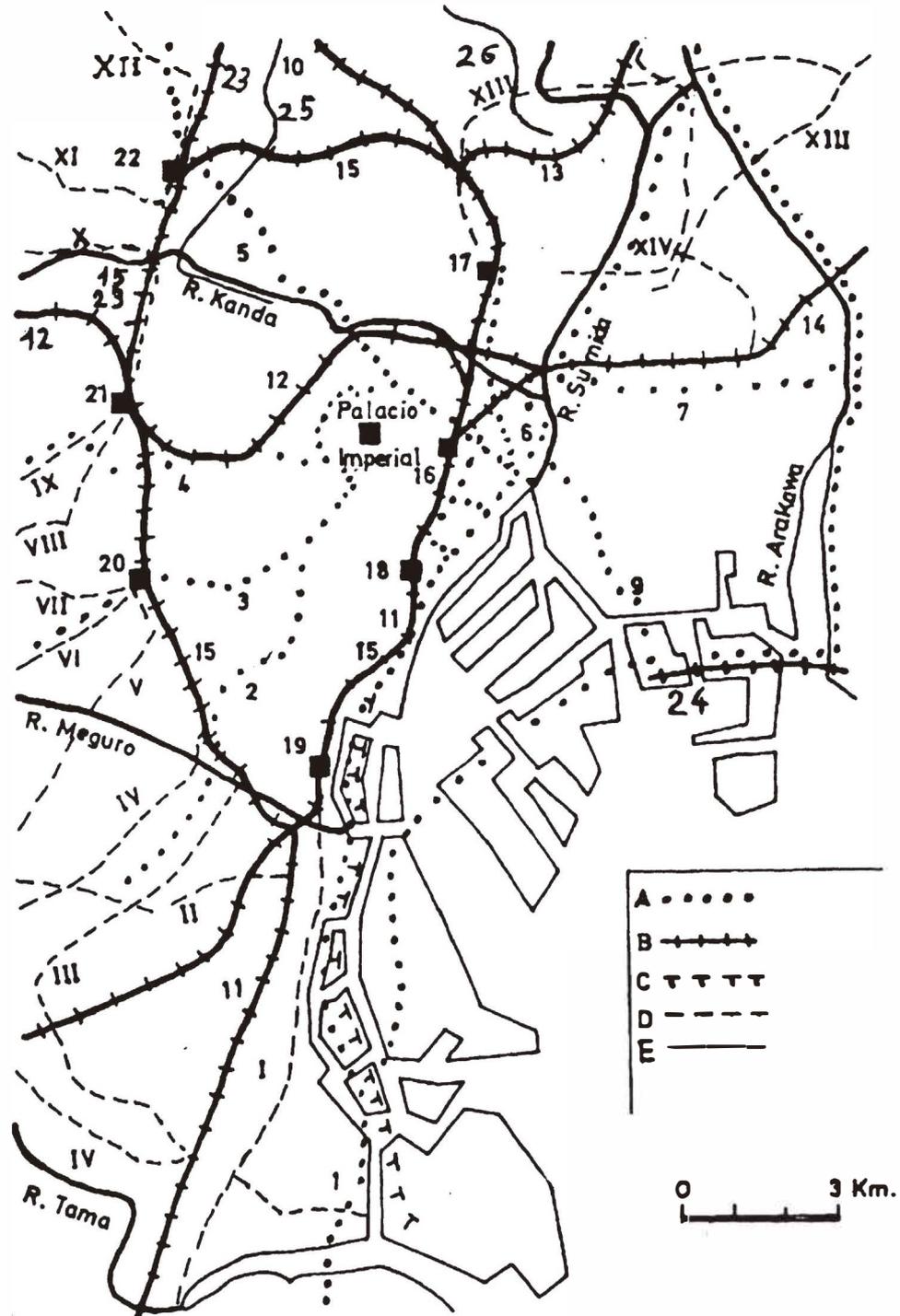


FIGURA 3.—Tokio. Comunicaciones de superficie en la zona central.—A, autopistas 1-9, numeración real.—B, ff.cc. principales (JR), numeración facticia: 10-11, haz de líneas N-S; 12, W (Chuo); 13-14, E (Joban, Sobu); 15, circular Yamanote. Estaciones, cuadrados: 16, Central; 17, Ueno; 18, Shimbashi; 19, Shinagawa; 20, Shibuya; 21, Shinjuku; 22, Ikebukuro.—Otras líneas, 23-24.—C, monorail aeropuerto de Haneda.—D, líneas locales.—E, 25, 26, tranvías (según Atlas Teikoku, Tourist Map, etc.)

Yamanote, el cual actúa de circular centro-área media (en Londres la Circle Line es interna; en Madrid la 6, no completa, por el límite del Ensanche). Las diez líneas van del oeste al centro y lo cruzan diagonalmente la mayoría, otras en sentido meridiano, con numerosas intersecciones; seis siguen hacia el E, dos tienen forma de arco (la Mita, núm. 9, hacia el S; la Hibiya, núm. 3, al N), otra es un cerrado bucle que vuelve al NW (Maronouchi, núm. 2) y solamente una termina en el centro (Hanzomon, núm. 7). Es difícil, por tanto, reducir a esquema la figura total enmarañada y en los planos al uso se geometriza excesivamente; quizás podría compararse a un aspa de brazos múltiples e irregulares que se cruzan aproximadamente alrededor del recinto imperial —como antes indicamos— y tales brazos se prolonga, sobre todo al W, aunque también al E. El complejo trazado facilita los enlaces, medio centenar (varios triples), la mitad entre sí y otros tantos con los ferrocarriles, como ya se indicó.

Dentro de la Ward Area, que reúne el 70% de la población, el movimiento de viajeros en transportes casi se ha duplicado en los últimos treinta años, llegando ahora a la extraordinaria cifra de más de 26 millones diarios (16, pp. 196-198); ello explica, a pesar de la extensa red y los muy largos trenes, en ferrocarriles y metro, las enormes aglomeraciones en las horas punta. Corresponde el primer lugar a los ferrocarriles (61%), con el 32% a los JR (8'4 millones) y 29% a siete compañías privadas (7'5 millones); poco menos el metro («subway») con el 25% (6'6 millones) en la decena de líneas, de las cuales tres (las «Toei») son municipales, del Metropolitan Bureau of Transportation (MTB), y las otras de la Teito Rapid Transit que en 1941 compró dos compañías privadas y recibió autorización para nuevas líneas. Frente a ello, al revés que en Madrid, significan poco los autobuses, con el 7% (1'8 millones), por mitad del citado MTB y nueve compañías privadas (descenso en éstas) y poco menos los taxis, 6%.

Sólo restan dos líneas de tranvías (una del MTB y otra privada), con 0'4% (115.000 viajeros diarios) y en 1986 desapareció la última de trolebuses. Como rasgo original ha de citarse el monocarril elevado con neumáticos al aeropuerto de Haneda (1947) en el S, junto a la desembocadura del Tama (13 Km.).

En cuanto a los automóviles privados, con 4'5 millones de viajeros sólo representan el 17% respecto al transporte público, bastante menos que en Madrid, ya que son notables las dificultades de estacionamiento, prohibido en la mayoría de las calles del área central y caro en los aparcamientos,

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

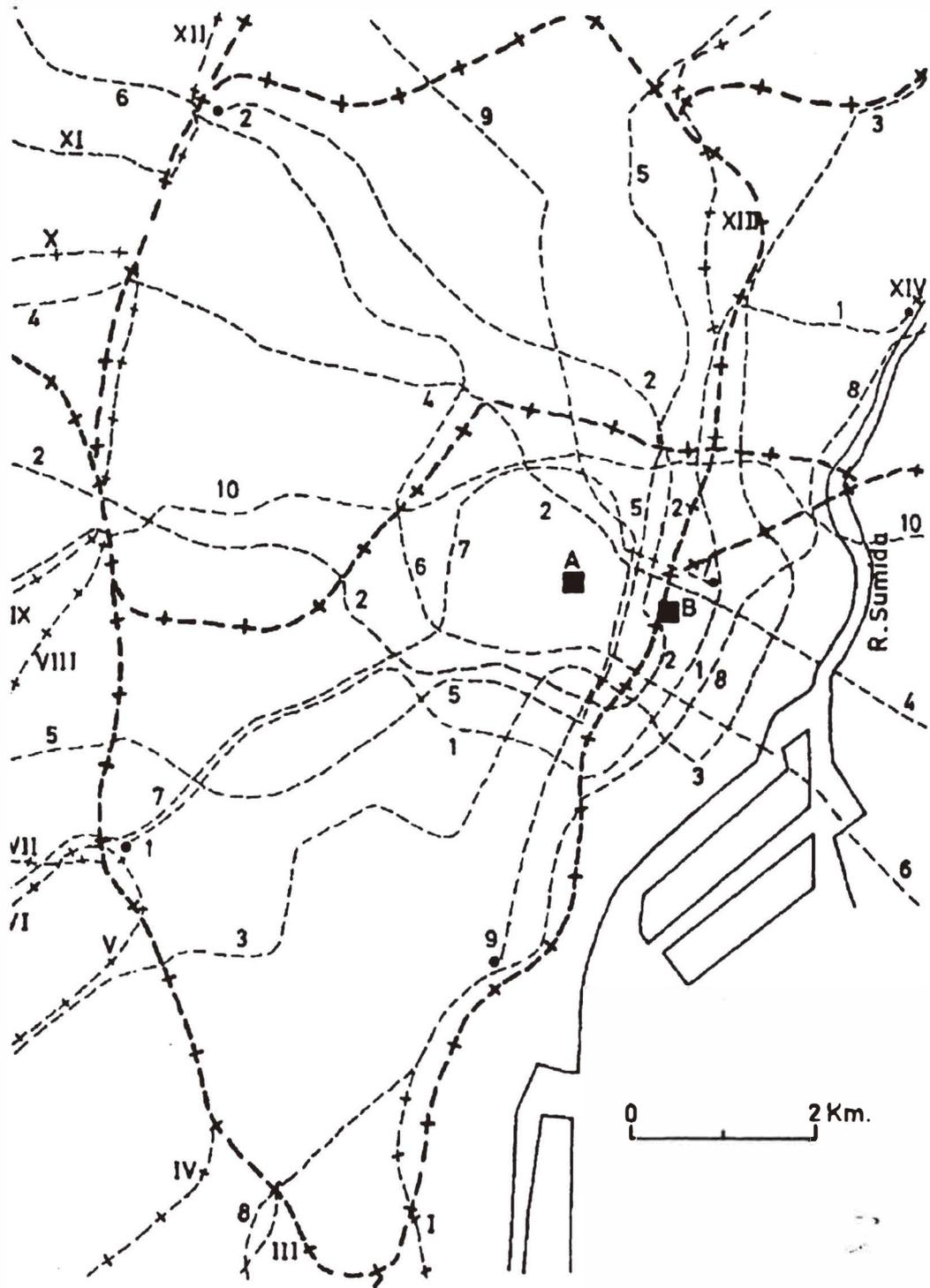


FIGURA 4.—Tokio. Esquema del metro.—A, Palacio Imperial; B, Estación Central FF.CC. círculos, contacto de líneas; cuadrados, id. con ff.cc.—Líneas, numeración ficticia: Teito RTA: 1, Ginza; 2, Maronouchi; 3, Hibiya; 4, Tozai; 5, Shibuya; 6, Yurakucho; 7, Hanzomon; Toei MTB: 8, Asakusa; 9, Mita; 10, Shinjuku.—Cruz y raya gruesas, ff.cc. principales (JR); id. finas, líneas locales, en conexión parcial con metro (según Tourist Map simplificado y modificado).

generalmente en edificios de varios pisos o como cangilones de norias elevadas; así, a los ojos del viajero, salvo las horas punta y calles más céntricas, el tránsito no está congestionado. Rasgo llamativo es la abundancia de bicicletas, con muchos carriles especiales, incluso por las aceras; en cambio se ven pocas motos, a pesar de la gran industria de este tipo. El acceso a la ciudad está facilitado por autopistas radiales que cruzan el centro elevadas y en conexión¹¹ (figuras 3, 6, 9 y 10).

Por último ha de mencionarse el puerto. Aunque muy inferior al próximo de Yokohama, su actividad, en la que el cabotaje duplica al exterior, es fundamental para la industria extendida por la bahía, en gran parte en terrenos ganados al mar; ahora se intenta recuperar parte de ese frente marítimo para los ciudadanos y el ocio y allí se construye también la Teleport Town a que luego nos referimos.

Los espacios urbanos

En una apretada síntesis se ha de indicar que los 23 *ku* o «wards» pueden agruparse en siete conjuntos o «districts» (fig. 2): el de Tokio Central forma el corazón de la urbe, con tres de aquéllos: Chiyoda, alrededor del recinto imperial; Chu, al E, hasta el río Sumida, y Minato al S (fig. 5). Los otros «districts» son los de Downtown al E, Yamanote al W y los llamados, por su posición, Septentrional, Meridional, Oriental y Occidental. Más al oeste queda el área de Tama, con su treintena de «cities».

En el plano (fig. 6) destaca el viejo recinto del Palacio Imperial (donde estaba el antiguo castillo), sobre un espolón de terraza, en típico emplazamiento defensivo, con sus llamativas murallas bajas y gruesas, de aparejo ciclópeo de basalto, anchos fosos con agua, uno general y otros interiores y diversos puentes. Están abiertos el Jardín del Este (21 has.), el Jardín Exterior con el Imperial Palace Plaza (así en inglés) e inmediato el parque Hibiya (16 has.) formando en total una gran masa verde (figs. 7 y 11). Debido a su posición, el recinto siempre se ha de contornear para el cruce de la ciudad; es algo parecido a lo que ocurriría en Madrid si el Retiro estuviese en el centro, junto al Palacio Real.

Dentro del Tokio Central, el espacio básico de las oficinas, comercios,

¹¹ Una de ellas, la núm. 5, por el N, sobre un cauce canalizado.

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

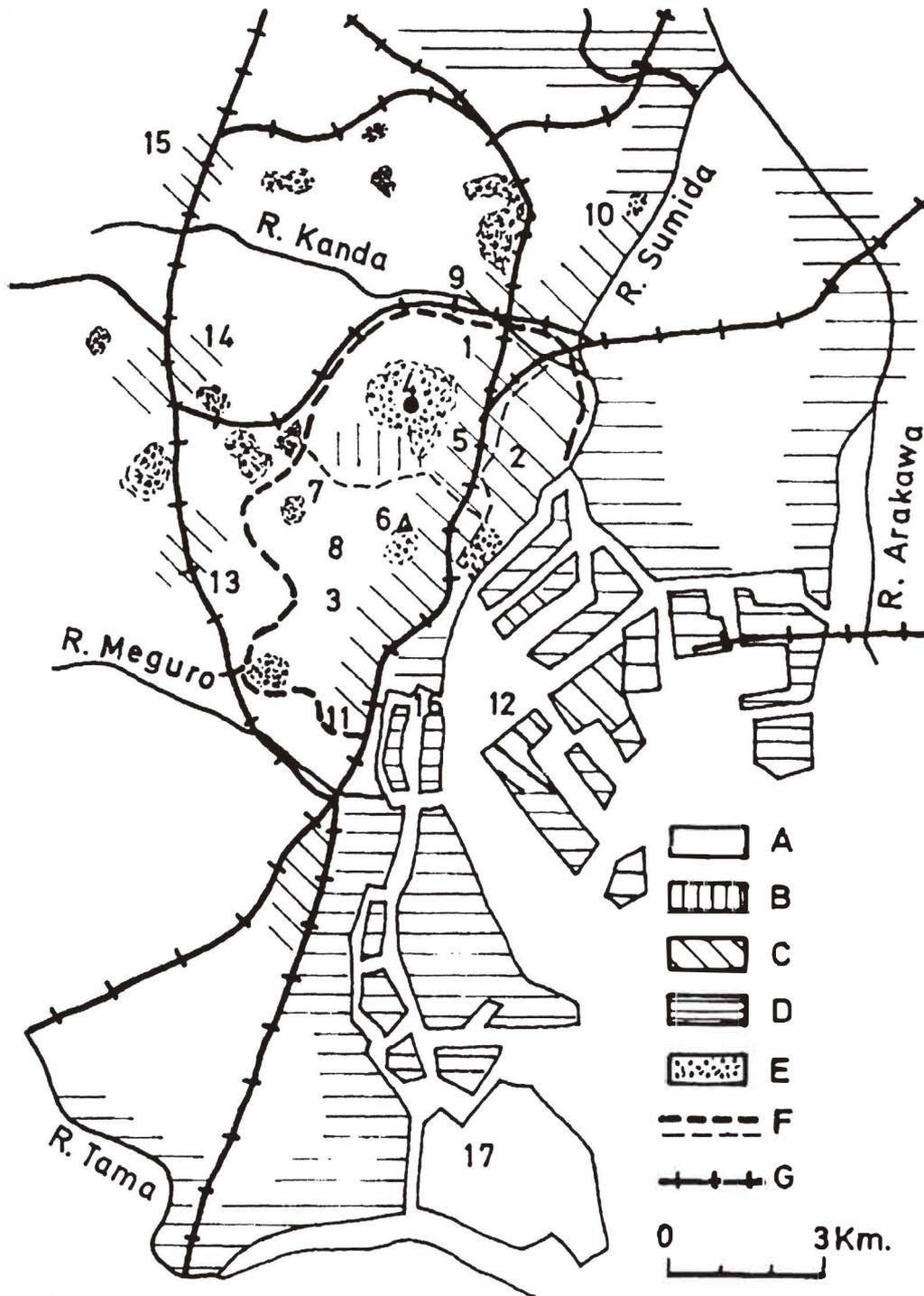


FIGURA 5.—Tokio. Espacios centrales, muy simplificados.—A, esencialmente viviendas; B, oficial; C, comercios, negocios, etc.; D, industrias, puerto; E, parques.—F, Central Tokyo y sus tres ku: 1, Chiyoda; 2, Chuo; 3, Minato.—G, ff.cc. principales.—4, Palacio Imperial; 5, Estación central; 6, cerro Atago-yama.—Barrios y subcentros: 7, Akasaka; 8, Roppongi; 9, Ueno; 10, Asakusa; 11, Shinagawa; 12, Teleport; 13, Shibuya; 14, Shinjuku; 15, Ikebukuro; 16, Canal Keihin; 17, Aeropuerto de Haneda (según Atlas Teikoku y otras fuentes)

grandes almacenes, bancos, hoteles, etc., sigue siendo el localizado al E del recinto imperial, partido de N a S por el haz de vías férreas, con la estación central. No tiene trazado en cuadrícula global, como el Ensanche madrileño, sino por sectores y en distintas direcciones; el esquema esencial (fig. 6) son calles en dirección NW-SE, hacia el río Sumida y el puerto, entre las que destacan las avenidas (*dori*) Eitai y Harumi, desde el recinto imperial y otras bordeándolo como la larga Yasukuni por el N o la Sotobori en bucle; cruzadas por otras, de dirección general N-S, con quiebros, por el este del recinto, como Hibiya, Chuo (por Ginza), Showa, Shin Ohasi, etc.; rodea el recinto la circular Uchibori.

Allí se encuentra, en Chiyoda, entre el recinto imperial y el haz ferroviario, el distrito de Maronouchi (fig. 11), centro económico del país, con sus altos edificios de cristal y acero en los que se alojan las principales firmas, grandes bancos, etc. Al E, en Chuo, están Nihombashi, Kyobashi y Ginza; éste, con su bulliciosa avenida principal (Chuo-Dori), es la zona de grandes almacenes o «depatos» (abreviatura de «department stores»), una decena, y tiendas numerosísimas tanto en las calles principales como en las menores y callejuelas adyacentes; de noche, sus anuncios luminosos en ideogramas o letras latinas constituyen un verdadero espectáculo. Los domingos cambia totalmente el panorama, la avenida Chuo se cierra al tráfico y se convierte en lugar de paseo, instalándose mesas y sillas para tomar bebidas y bocadillos.

Se prolonga el centro hacia el N por Kanda, y en la Downtown (en el Taito-ku) está Ueno, con su estación y el mayor parque (50 has. inaugurado en 1873), con el zoológico (allí un pequeño monorraíl) y diversos museos. Más al NE, Asakusa, antiguo barrio de las diversiones conserva parte de su fisonomía tradicional, con tiendas y lugares de esparcimiento de un carácter especial; allí está también el gran templo Kannon de madera con su pagoda de cinco pisos (reconstrucción), de mucha concurrencia, con la avenida de tiendecillas de recuerdos que crea un típico aire festivo (figs. 13-14).

Por el S, inmediato al recinto imperial están el barrio de Hibiya y el de Kasumigaseki con la Dieta y los ministerios; más al S, la zona central se continúa por el barrio de Shimbashi, en Minato-ku.

En esta zona los edificios son grandes bloques, no rebasan la docena de pisos, en general, por el peligro de los seísmos; sólo aparecen rascacielos dispersos como el Kasumigaseki, de 36 pisos, en el S el World Trade Center, de 40, la Torre de Tokio, de la RTV, con 333 m., etc.

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

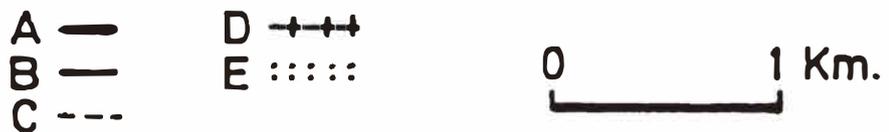
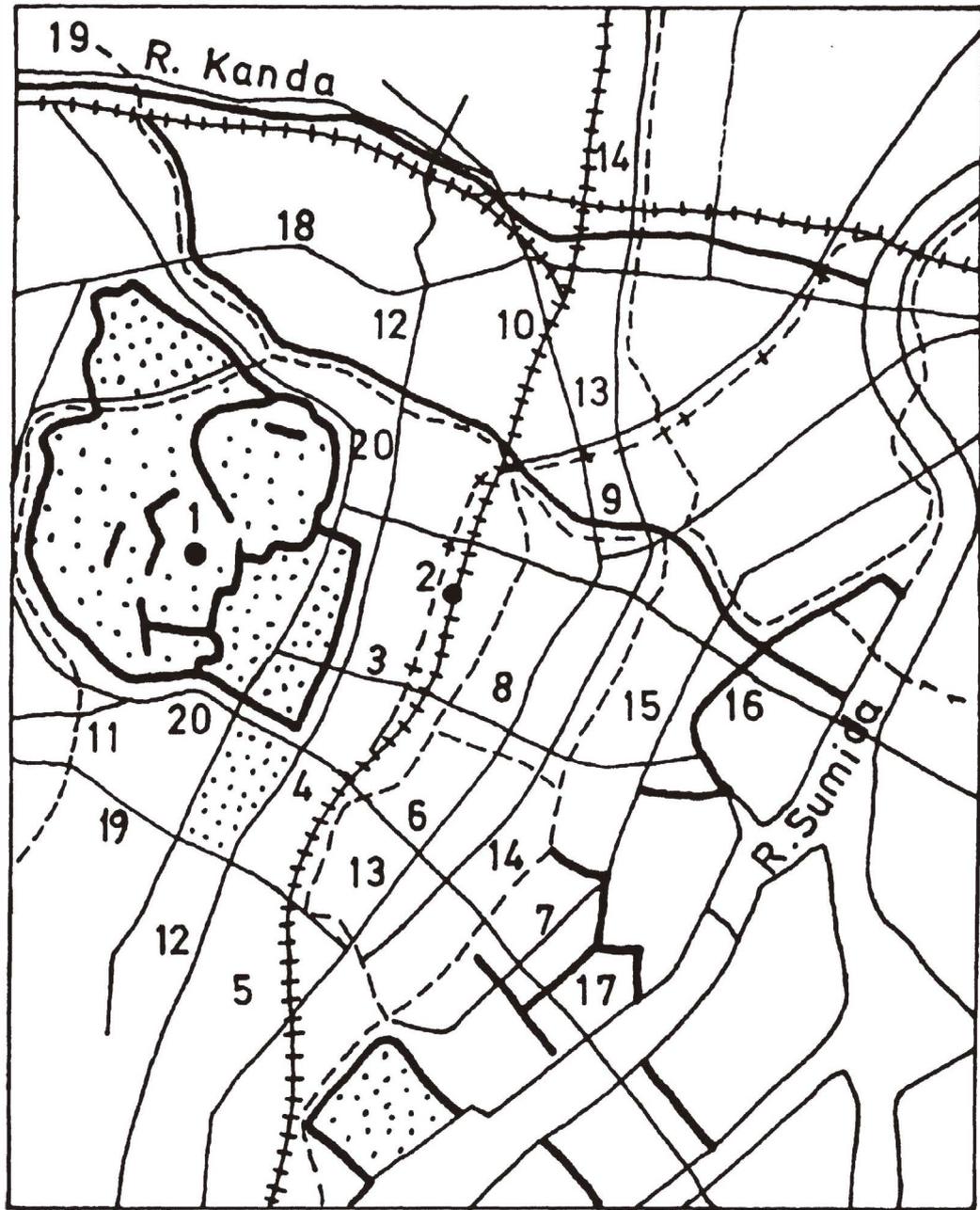
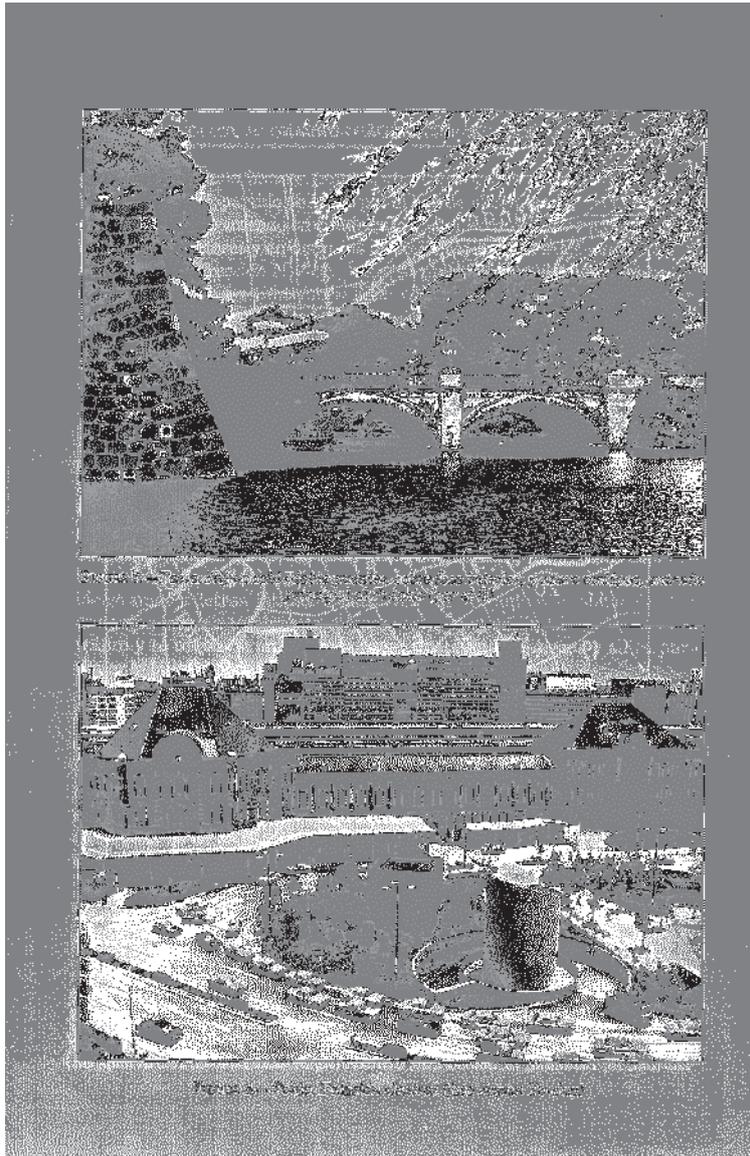


FIGURA 6.—Centro de Tokio.—A, ríos, fosos, canales; B, avenidas; C, autopistas; D, ff.cc.; E, parques.—1, Palacio Imperial; 2, Estación central.—Barrios: 3, Maronouchi; 4, Hibiya; 5, Shimbashi; 6, Ginza; 7, Tsujiki; 8, Kyobashi; 9, Nihombashi; 10, Kanda; 11, Kasumigaseki.—Avenidas: 12, Hibiya; 13, Chuo; 14, Showa; 15, Shin Ohasi; 16, Eitai; 17, Harumi; 18, Yasukuni; 19, Sotobori; 20, Uchibori (según Atlas Teikoku, Tourist Map, etc.)

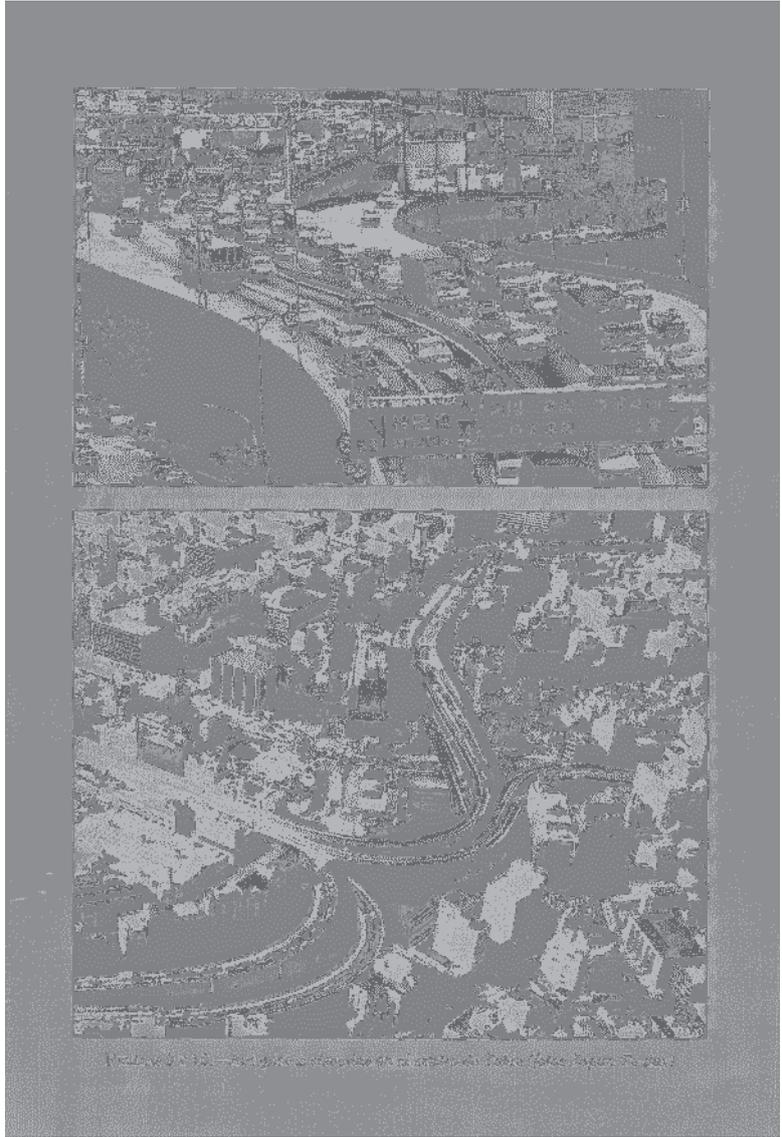


Al SW, en el distrito de Minato (fig. 5), se encuentra el sofisticado barrio de Akasaka, con algunos de los más importantes hoteles, restaurantes y centro de diversión de alta categoría; el inmediato de Roppongi tiene carácter menos elitista (jóvenes, extranjeros) con locales abiertos hasta la madrugada. En este amplio distrito de Minato, esencialmente residencial, y sus inmediaciones se hallan las embajadas y bastantes de las dispersas y numerosas universidades (otras al N, como la Nacional, la Meiji, etc.).

Las industrias se localizan en los bordes de la bahía (fig. 5), en buena parte en terrenos ganados al mar, con el canal Keihin, y empalman con la zona de Kawasaki-Yokohama al S y con la de Chiba, al E, en creciente progreso. Por el N siguen por el río Arakawa y al W están dispersas en el área de Tama. Las instalaciones del puerto, próximas al centro, se continúan al S hasta la boca del Tama y allí está el aeropuerto de Haneda, ya citado, con su monocarril, mientras que el nuevo internacional de Narita (1978) se halla lejos, al NE, a unos 60 Km. del centro en línea recta (fig. 1).

Los barrios de viviendas se extienden alrededor a gran distancia, en la zona de terrazas y valles; las casas son más bajas y no faltan las pequeñas. No obstante, hay tendencia a formarse subcentros separados, sobre todo en el oeste, agrupando comercios y oficinas alrededor de estaciones de ferrocarril, especialmente en la línea circular Yamanote, con cabeceras de otras, empalmes de metro y autopistas. Muy destacado es el caso de Shinjuku, en el cruce de la línea férrea Chuo con la Yamanote, cabecera de la Sainyo hacia el N, y de tres locales, dos de metro y cerca la autopista (figs. 4 y 5); por su separación del centro y los altos rascacielos recientes, a él recuerda en cierto modo nuestro centro madrileño «Azca», como ya apuntamos; allí se encuentran, por ejemplo, los «buildings» de los grandes trusts: Sumimoto (pentagonal, 52 pisos con vertiginoso patio central), Mitsui, Yasuda-Kasai, Nomura, hoteles (Keio, Hilton) y desde 1991 el del ayuntamiento de Tokio; también hospitales, comercios, etc. (fig. 12). Al E el barrio de Kabuki-cho es lugar tradicional de diversiones.

Más al N está el subcentro de Ikebukuro, también en la línea férrea Yamanote, cabecera de dos locales, dos de metro y autopista 5; allí el rascacielos Sunshine, de 60 pisos, el más alto de Asia. Al S, el subcentro de Shibuya, en la misma línea Yamanote, tres locales, dos de metro y autopista núm. 3. Entre éste y el de Shinjuku se halla el santuario Meiji, con 70 has. y magníficos jardines.



El desarrollo periférico y suburbano tiene lugar en todas direcciones, especialmente al W para enlazar con las muy populosas «cities» del Área de Tama, inmediatas o más lejanas, hasta cerca de 50 Km. del centro; varias rebasan los 100.000 hab. e incluso los 400.000 Hachioji en el extremo (fig. 1), como si Madrid llegase —en este caso hacia el E— hasta Guadalajara y ésta tuviera esa población.

Debe subrayarse, por último, que a la aglomeración de Tokio se unen, en la prefectura de Kanagawa, por el S, Kawasaki y Yokohama, que rebasan el millón y los tres millones de habitantes, formando una gran conurbación con la capital (fig. 1). También es íntima la relación con las ciudades próximas de la prefectura de Saitama, al N, y las de Chiba al E de la bahía (varias de hasta 400.000 hab., Chiba 800.000).

En la actualidad la concentración de Tokio se considera excesiva y se requiere, en conjunto, una nueva ordenación espacial, cambiando la estructura unipolar y limitar la megalópolis; así el plan de 1976 y sucesivos (1985, 1987) proyectan una región con otros centros como Tachikawa-Hachioji al W, en Tama, y en otras prefecturas, en la de Saitama, al N, en Omiya-Urawa, y en la de Chiba, en la ciudad de ese nombre, al E de la bahía (fig. 1) serían centros de negocios, con una nueva teoría de la dispersión que antes sólo se aplicaba a las industrias. Así, dentro de la Región Metropolitana se consideran diversas ciudades-centro y otras secundarias, además de cuatro grandes nuevas, las «new towns» de Ryugashaki y Chiba al NE, Kohoku al S y Tama al W.

En la gobernación misma de Tokio Metrópolis se ha diseñado un plan de largo plazo, entre 1991-2000, «para los albores del siglo XXI» (15; 16), con diez proyectos, de los cuales cuatro se consideran de emergencia y seis de promoción. Se refieren unos a la mejora de la salud pública y el bienestar, innovación en medianas y pequeñas empresas, reciclado de basuras, confortabilidad espacial, etc.; especial interés para nuestro objeto tiene la política para 350.000 viviendas en muy diversos sitios, con intervención pública y privada, las comunicaciones con una línea de metro (en construcción) circular-radial y otras cinco transverso-radiales, autopistas circulares medias y exteriores así como ferrocarriles circulares y radiales. Asimismo la transformación o creación de nuevos espacios urbanos en el oeste y en la bahía, esenciales para el desarrollo futuro.

Sólo apuntaremos algunos rasgos. En la zona de Tama, en el oeste, con

la llamada «Nueva época de Tama» (New Tama Era»), tendrá lugar la expansión, como nuevos subcentro autónomos, de los ya citados núcleos de Tachikawa y Hachioji, los de Machida y Ome, con espacios industriales, residenciales, nuevas comunicaciones (un monorraíl), etc., y la nueva ciudad de Tama (*New Tama Town*), con 30.000 viviendas (16).

Mucho más original, por último, es el nuevo subcentro, ya iniciado, de la *Tokyo Teleport Town*, sobre 450 has. de terrenos ganados al mar en el puerto, a 6 Km. del centro (fig. 5) con nuevos medios de transporte y un gran puente, así como avanzadas técnicas urbanas (sistemas de calor y refrigeración, comunicaciones por fibra óptica, evacuación de basuras mediante pipe-line, etc.); albergará 60.000 residentes y la población laboral diaria será de 100.000. Se trata de una ciudad ideal para el futuro, con cuatro espacios de actividades: comerciales, de negocios (con grandes facilidades por el Telecom Center), intercambio entre personas y servicios (un gran centro de convenciones) y de recreo. Allí va a celebrarse el gran evento de «Urban Frontier Tokyo'96» para estudiar cuestiones urbanas del siglo XXI y establecer un centro mundial de investigaciones (15; 17).

Conclusión

Después de tan complejo desarrollo, Tokio es de una amplitud y complicación abrumadoras y de fuertes contrastes, con una fisonomía general muy moderna, sin «barrios históricos»; es el resultado, después de la inicial occidentalización urbana del XIX, de la ingente reconstrucción tras las devastaciones del terremoto-incendio de 1923 y de la II Guerra Mundial y el vertiginoso desarrollo. No obstante muy diversas notas nos muestran una cultura urbana propia, empezando por los templos de madera policromada con grandes puertas y los cuidados jardines peculiares; en las calles, muy limpias, con numeración complicadísima en las casas, numerosas bicicletas, incluso por las aceras, y profusión de anuncios en una escritura muy decorativa y extraña para nosotros; en muchas calles, salvo en las céntricas, los cables telefónicos y eléctricos están al aire (para fácil localización de averías en caso de sismos). En las habitaciones de los hoteles, con frecuencia muy pequeñas, las zapatillas a la puerta y la bata corta sobre la cama, y no faltan los que conservan el *tatami* tradicional o los modernos en que los lugares para dormir son habitáculos alineados como nichos en la pared, original manera de luchar contra la falta de espacio y

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE TOKIO

los precios. Entre el gentío, abrumador en horas punta en ciertas calles y en los transportes, aún se ven algunas ancianas y muchachas con el traje nacional, de vivos colores en éstas, austero en aquéllas; llaman también la atención los numerosos escolares uniformados, especialmente el atuendo de los chicos que nos parece semimilitar; en las saluciones, incluso en las callejeras, la extrema cortesía con muchas inclinaciones. Ésos y otros muchos detalles, que a veces parecen banales, suponen para el viajero una ciudad de apariencia occidental pero con llamativos contrastes que nos hacen ver la presencia viva de una cultura rica y original. Tokio, como todo el Japón, sólo puede calificarse con una palabra: fascinante.

BIBLIOGRAFÍA*

1. DERRUAU, Max: *Le Japon*. París, Presses Univ. de France, 1967, 275 pp., trad. español, Barcelona, Ariel, 1973, 312 pp.
2. GEORGE, Pierre: *La ville. Le fait urbain à travers le Monde*. París, Presses Univ. de France, 1952, 399 pp.
3. HIROSIGE, Ando: *One hundred famous views of Edo*. Introd. y comentarios por H. D. Smith II y A. G. foster, Tokio, Iwanami Shoten, 1992, 362 pp. (en japonés, no hemos podido consultar la ed. en inglés de 1986).
4. ISHII, M.: «Significance of paddy rice farming and floodplain land use for the environmental adaptation and destruction in Japan», *Proceedings of Nagoya Symposium, 1988* (cortesía del autor).
5. ISHIZUOKA, Hiromichi e ISHIDA, Yorifusa: *Tokyo. Urban growth and planning 1869-1988*. Tokyo, Metropolitan University, 1988, 129 pp. (estudio general, cronología y 12 artículos breves de otros autores).
6. JAPAN NATIONAL TOURIST ASSOCIATION: *Tourist map of Tokyo*. Tokyo, 1989, plano 1:25.000, ampliaciones 1:10.000 y esquemas de comunicaciones.
7. ID.: *Tokio*. Tokio, 1989. Plano parcial (1:50.000) y texto (en español).
8. (MASUDA, Shozo): *Reseña histórica de Tokio*. 1992, 9 pp. mecanograf. (cortesía del autor).
9. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Los ferrocarriles metropolitanos», *Cuadernos de Geografía* (Valencia), 1967, pp. 1-42.
10. ID.: «Notas sobre la agricultura japonesa: los arrozales», *Estudios Geográficos*, 1991, núm. 203, pp. 349-362.
11. ID.: «La isla de calor y los usos del suelo en Tokio», *Estudios Geográficos*, 1992, núm. 209, pp. 760-763.

* Buena parte ha sido facilitada por el prof. S. Masuda, de la Universidad de Tokio, a quien expresamos nuestro sincero agradecimiento. Igualmente al prof. A. Nagaoka, de la Universidad Meiji (Tokio), nuestro invitante en Japón, quien proporcionó la cartografía y diversos datos



FIGURA 10.—Tokio Marunouchi, barrio central de negocios. A izquierda, fosos y jardines del recinto imperial; derecha, vías férreas de la Estación Central (foto Japan To-day)

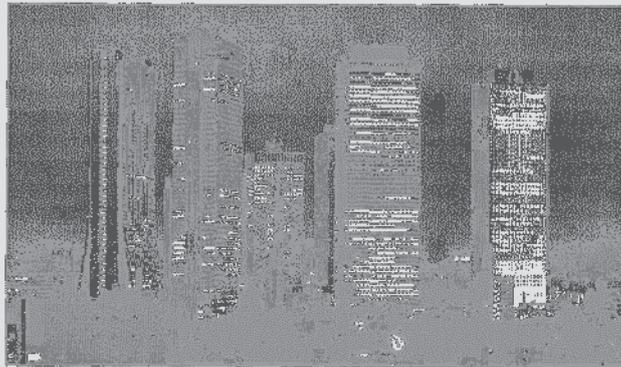


FIGURA 12.—Rascacielos en el subcentro de Shinjuku al anochecer (foto autor)

12. ID.: «Los transportes en Tokio», *Investigaciones geográficas*, Alicante (en prensa).
13. MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRES. Japan: *The Japan of today*. Tokio, 1985, 141 pp.
14. TEIKOKU'S complete atlas of Japan. Tokio, Teikoku-Shoin, 1989, 10.ª ed., 160 pp.
15. TOKYO FRONTIER ASSOCIATION: *Urban Frontier-Tokyo'96* (1992), 8 pp.
16. TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT: *Plain talk about Tokyo*. Tokyo, 1991, 4.ª ed., 241 pp.
17. ID.: *The 3 rd Long-Term Plan for the Tokyo Metropolis (Outline) «My town Tokyo» for the dawn of the 21 st Century*. Tokyo, 1991, 110 pp.

RESUMEN.—*Esquema del desarrollo urbano de Tokio*. Se estudia el origen defensivo (siglo xv), la función como centro político-militar desde comienzos del xvii, el desarrollo y modernización con la época Meiji (iniciada en 1868) y la ciudad actual, especialmente la zona central con las funciones de sus barrios, subcentros y redes de comunicación (ferrocarriles, metro, autopistas), así como los trabajos de descentralización.

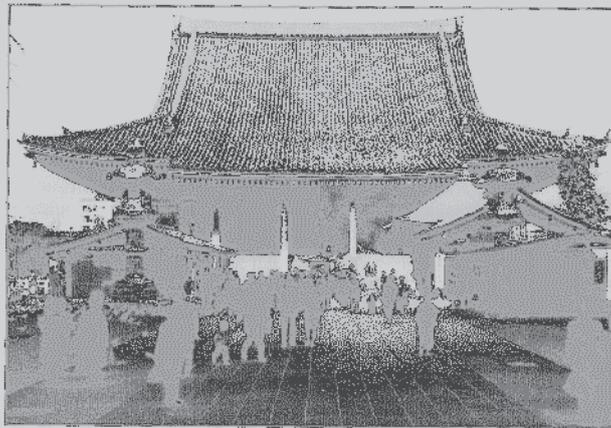
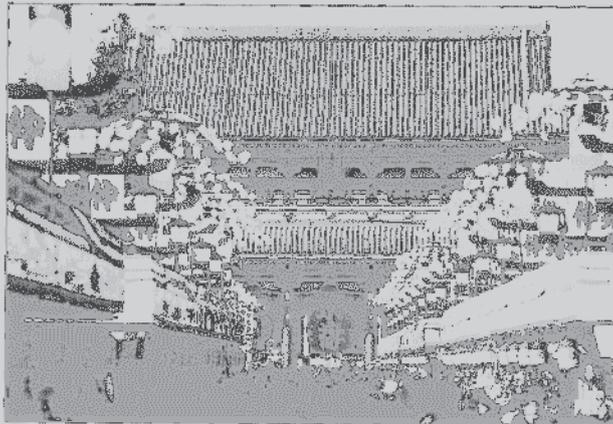
PALABRAS CLAVE.—Desarrollo urbano. Tokio.

ABSTRACT.—*Urban development in Tokyo*. Beginning with a defensive purpose (xv th century), Tokyo evolved to a political and military centre in the xviii Century. With the Meiji time (1868) we find the modern city. Tokyo today has a central area, surrounding areas with its special functions subareas and communications network (railroad, underground, highways). Important work has been done in order to decentralise.

KEY-WORDS.—Urban development. Tokyo.

RÉSUMÉ.—*Schéma du développement urbain de Tokyo*. Au début sa fonction était de protection comme forteresse (xv^{ème} siècle). Dès de xviii^{ème} siècle on assiste à la création d'un centre politique et militaire. L'époque Meiji (des 1868) apporte le développement et la modernisation. La ville d'aujourd'hui comporte une zone centrale, des quartiers avec des fonctions diverses, de sous-centres et des réseaux de communications (trains, métros et autoroutes). On assiste à un effort important de descentralisation.

MOTS CLÉ.—Développement urbaine. Tokyo.



Figuras 13 y 14.—Templo de Asakusa. Arriba, puerta y avenida con tiendas; abajo, edificio principal (fotos autor)