

東京復興事業一覽圖

EL SURGIMIENTO DE TOKIO, EN BÚSQUEDA DE LA MODERNIDAD

東京の誕生、現代的の探し

Carolina Mejía Torres

カロリナ メヒア トレス



PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE HISTORIA

EL SURGIMIENTO DE TOKIO, EN BÚSQUEDA DE LA
MODERNIDAD

東京の誕生、現代的の探し

Trabajo de grado presentado como requisito para optar

卒業するため、差し上げた論文

Por el título de

歴史家になるため

HISTORIADORA

Presentado por

筆者

Carolina Mejía Torres

カロリナ メヒア トレス

Director

担任先生

Germán Mejía Pavony

ヘルマン メヒア パボニ

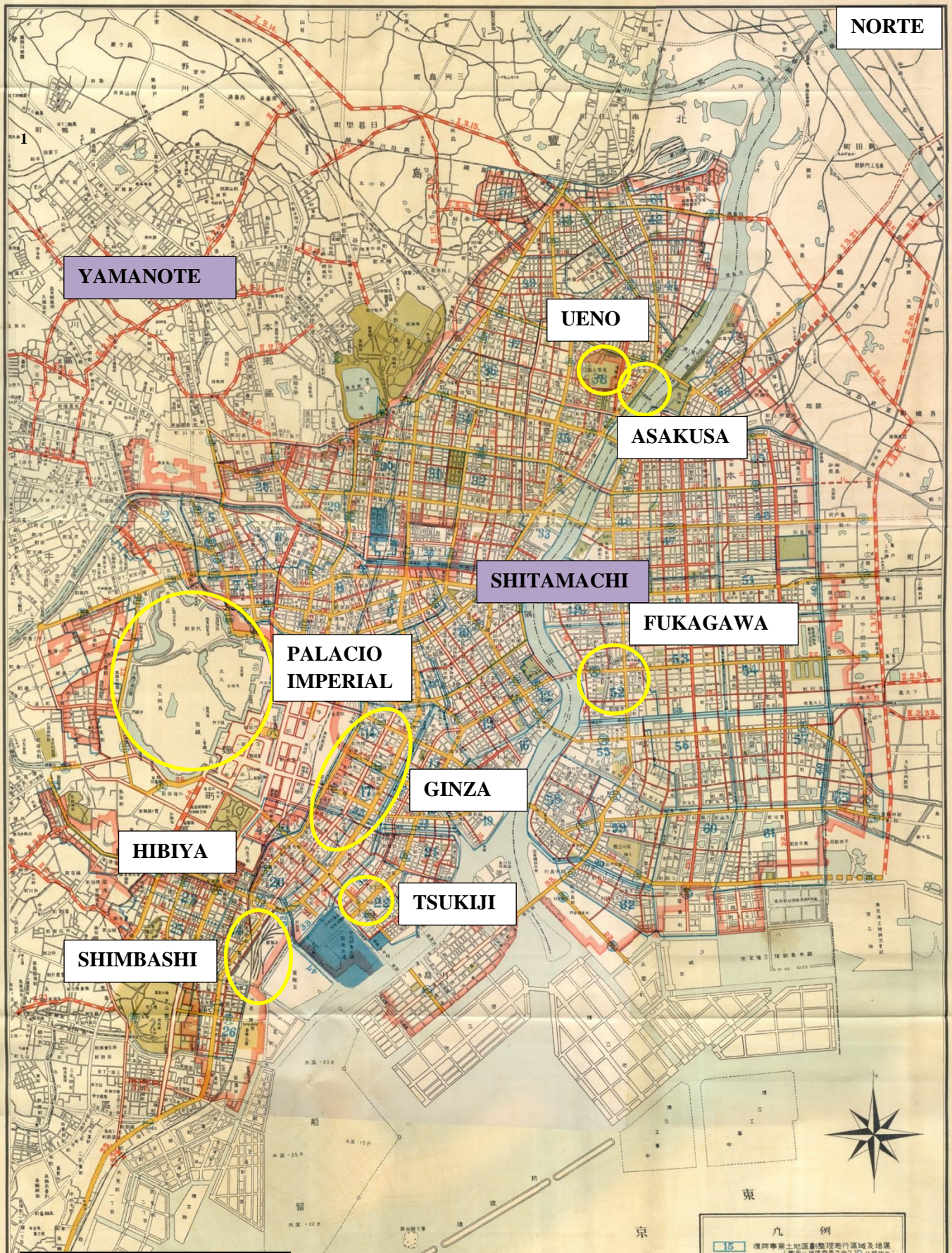
Bogotá D.C

Julio 2018

AGRADECIMIENTOS

Tras finalizar este proceso, quiero expresar mi sentimiento de agradecimiento a Dios, a mis papás Álvaro y Leyla, quienes con su perseverancia y esfuerzo me ayudaron a llegar a Japón para desarrollar este proyecto. A mi hermana Paula, por su apoyo, a mi gran amiga y consejera Mónica Pardo. A todas esas personas que conocí en Japón y enriquecieron esta tesis. Finalmente, a mi director Germán Mejía, quien ha hecho parte de este proceso, guiándome no solo en este trabajo, sino también en mi carrera como historiadora.

東京復興事業一覽圖



NORTE

YAMANOTE

UENO

ASAKUSA

SHITAMACHI

FUKAGAWA

PALACIO IMPERIAL

GINZA

HIBIYA

TSUKIJI

SHIMBASHI

The great Kanto earthquake of 1923 «Reconstruction projects in the City of Tokyo» http://www.greatkantoearthquake.com/map_archive.html (consultado el 20 de Junio de 2018)

17	6.05	區區道路之代
15	8.25	8
16	8.50	9
18	9.00	10
20	11.00	11
22	12.10	12
25	13.75	13.5
27	14.85	15
33	18.15	18-市區及運河之代
36	18.80	20-市區之代
40	22.00	22-市區及運河之代

凡例

- 15 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 16 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 17 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 18 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 19 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 20 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 21 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 22 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 23 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 24 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 25 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 26 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 27 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 28 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 29 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 30 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 31 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 32 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 33 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 34 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 35 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 36 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 37 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 38 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 39 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)
- 40 復興事業土地區畫整理施行區域及地區 (數字ハ地區番号ヲ示ス)

ÍNDICE 指標

ÍNDICE DE IMÁGENES	6
INTRODUCCIÓN	8
Capítulo 1 De transiciones	11
1.1 Un poco sobre Edo	11
1.2 La apertura económica	14
1.3 Los periplos constitucionales	19
1.4 Un poco sobre Tokio	24
Capítulo 2 Cambios Institucionales	29
2.1 Las Reformas Territoriales	29
2.2 El distrito de ladrillos rojos	34
2.3 Esfuerzos previos	38
2.4 La colonia laboratorio	46
2.5 El nuevo siglo	49
Capítulo 3 Transporte	59
3.1 El boom del transporte	59
3.2 Construyamos juntos el ferrocarril	67
3.3 El subterráneo	77
Capítulo 4 El uso del espacio	80
4.1 Lugares religiosos y lugares comerciales	80
4.2 El Plan de Reajuste de Tierras	82
4.3 Los suburbios y los barrios jardín	88
Capítulo 5 Amueblamiento de la ciudad	94
5.1 Electricidad	94
5.2 Alcantarillado	95
5.3 Acueducto	97
5.4 Mercados	98
Capítulo 6 Cotidianidad	100
6.1 La vivienda	100
6.2 Ocio	106
6.3 El camino del nacionalismo	112
Conclusiones	118

ÍNDICE DE IMÁGENES イメ-ジの指標

Ilustración 1 Mapa de los fosos en espiral del Castillo Edo, Tokio en el año 1644.....	14
Ilustración 2 Este dibujo es de un barco ruso que no pudo desembarcar en el puerto de Nagasaki, como lo dictaminaba la ley del Shogun de sólo comerciar con los holandeses	15
Ilustración 3 Orden imperial en la cual se envía a Ito Hirobumi a Europa para realizar su investigación constitucional	22
Ilustración 4 Moda occidental que fue introducida tras la apertura económica. En la parte superior se encuentran unas pequeñas ilustraciones que muestra cómo se deberían peinar las señoras, conservando un estilo tradicional japonés.	26
Ilustración 5 En esta ilustración se pueden apreciar los diferentes medios de transporte que llegaron y se crearon en Japón, como el ferrocarril y el Rickshaw. También se pueden apreciar los barcos comerciantes y un jinete	27
Ilustración 6 Mapa de Tokio en 1876 cuando la ciudad estaba distribuida según la ley de registro familiar	32
Ilustración 7 Mapa de Tokio 1878 cuando fue cambiado el sistema con las Tres Nuevas Leyes y se instauró Tokio como prefectura. La parte verde claro muestra el área de la prefectura y el verde oscuro el área de los 15 nuevos distritos.	33
Ilustración 8 Mapa de Tokio 1893. Después de la constitución, bajo el sistema municipal el territorio de la Prefectura de Tokio (color amarillo) aumentó.	33
Ilustración 9 Mapa de Tokio donde se muestran los sectores de Tsukiji, Ginza y Shimbashi, alrededor de 1900.....	36
Ilustración 10 Ginza como un sector comercial con espacio peatonal	37
Ilustración 11 Primer diseño del edificio de la Dieta propuesto por Ende Y Bockmann en 1887	42
Ilustración 12 Segundo diseño de los arquitectos alemanes de la Dieta realizado en 1887.	42
Ilustración 13 Decreto donde se rechaza la Ordenanza del mejoramiento de la ciudad de Tokio	45
Ilustración 14 La ciudad amurallada de Taipei alrededor de 1884 en la cual se evidencia la fortificación diseñada por el gobierno Qing que custodiaba la parte central de la ciudad.	48
Ilustración 15 Ley de Alcantarillado Meiji año 33, 1900.....	50
Ilustración 16 Mapa de Tokio 1871 donde se puede apreciar las diferencias en el loteo y la distribución de tierras. A la izquierda del círculo están los territorios de los señores feudales y en la parte derecha los territorios Chonin, el pueblo, un territorio mínimo donde habitaban miles de personas. La imagen ilustra además como el loteo no varió desde la Era Edo.	51
Ilustración 17 Remolino de Fuego que se creó en los alrededores del río Sumida	55
Ilustración 18 Partes destruidas durante el incendio provocado por el terremoto en 1923	57
Ilustración 19 Ubicación del distrito de Fukagawa	60
Ilustración 20 Rickshaw llevando a dos personas	61
Ilustración 21 Palanquín cargado por dos personas llevando a una sola	62
Ilustración 22 Este mapa ilustra las vías de los trolleys eléctricos que se encontraban en funcionamiento en 1908, siendo las líneas rojas los rieles y las líneas blanco con negro los tramos del ferrocarril.....	66

Ilustración 23 En esta imagen se aprecia como el comercio se apropió del viaducto que conectaba Ueno con Shimbashi y como se ha mantenido esa tradición hasta el presente. Foto tomada por la autora en el 2017 en cercanías a la estación de Shimbashi, Tokio.....	7171
Ilustración 24 Estación de Tokio poco después de su inauguración. Abajo se detallan los materiales de construcción.....	73
Ilustración 25 Este mapa muestra las vías férreas y las estaciones que se encontraban para 1914... 74	74
Ilustración 26 Evolución de la construcción de la Línea Yamanote	76
Ilustración 27 Fotografía tomada en 1910 donde se puede apreciar la calle comercial de Nakamise en el templo Senso-ji.....	8181
Ilustración 28 Caricatura donde aparecen el Primer Ministro Yamamoto Gonnohyo en junto con un pez gato que representa al terremoto. La caricatura representa la oportunidad que presentó este desastre natural para la reconstrucción de Tokio.	84
Ilustración 29 mapa de un vecindario cerca al río Sumida antes del reajuste donde se aprecia que los lotes no tenían una uniformidad en cuanto a tamaño ni en ubicación, haciendo que las calles no fuesen de un tamaño importante. En este mapa se estaba diseñando cómo sería intervenida la zona, poniendo un parque donde antes había lotes para crear espacios públicos.	86
Ilustración 30 mapa del mismo vecindario de la ilustración 24 después del reajuste	87
Ilustración 31 El mapa de alrededor de 1930 señala la zonificación de Tokio	89
Ilustración 32 Ubicación actual del Barrio Denenchofu	91
Ilustración 33 Imagen aérea de Denenchofu en 1948 donde se puede apreciar las calles curvas y el concepto radial característico de este suburbio	92
Ilustración 34 Alcantarilla ubicada en Kanda	96
Ilustración 35 Imagen exhibida en el Museo de la Educación donde se muestran las diferencias entre una cocina tradicional y una moderna. En la parte superior se lee: Las reformas de la vivienda comienzan con la instalación de los implementos de la cocina.....	102
Ilustración 36 Poster exhibido en el Museo de la Educación mostrando el ideal de la familia. El letrero de la parte superior pone “Una familia feliz unida es más importante que estar rodeado de antigüedades”.....	103
Ilustración 37 Imagen del Rokumeikan de 1893, ilustrado por Yabuzaki Yoshijiro	107
Ilustración 38 Foto del Ryounkaku 1910	108
Ilustración 39 Mapa de Tokyo 1915 donde se muestran algunas de las zonas militares de la ciudad. Los círculos rojos representan los lugares donde se encontraban las escuelas, círculo azul: cementerio militar, círculo negro: fábricas militares, círculo amarillo: arsenales.....	113
Ilustración 40 Aeropuerto de Haneda 1930.....	115
Ilustración 41 Mapa donde se ubican los bombardeos de Tokio al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Las zonas de un gris claro muestran las zonas damnificadas durante Noviembre de 1944 hasta Mayo de 1945. Las partes gris oscuro muestran los lugares afectados durante la noche del 9 de Marzo de 1945.La línea negra punteada demarca los límites de la ciudad	116

INTRODUCCIÓN

¿Cómo una nación nace y surge para triunfar mundialmente en menos de un siglo? La experiencia de Japón frente al mundo causó un gran impacto para sus dirigentes, quienes trazaron un camino que los llevaría a ser una potencia global. Como toda gran nación, los japoneses decidieron establecer una nueva capital y transformarla para ser el símbolo de su gran poder, además de ser la muestra de la modernidad que buscaba conquistar la isla. Así fue como Tokio fue encaminada a convertirse en la más grande ciudad del mundo a principios del siglo XX.

El ideal modernizador empezó pareciendo una utopía para los dirigentes del joven gobierno, el cual no tenía conocimiento alguno de cómo dirigir un país, y mucho menos de cómo volverlo un imperio. Las soluciones a los múltiples problemas fueron encontrados en naciones que tenían más experiencia que Japón, es decir en Europa occidental. Tras largos viajes de aprendizaje, los japoneses optaron por seguir un modelo político que se adaptó a sus tradiciones de seguir a una figura que concentraba el poder. Con la creación de la constitución, nació ya con bases fuertes, la primera era de la modernización, la era Meiji (1868-1912).

Los esfuerzos realizados durante las últimas décadas del siglo XIX en Tokio, hicieron que esta se volviera un collage entre lo antiguo y lo moderno. Mientras los avances en urbanismo se centraban zonas como Ginza y Hibiya, el resto de la ciudad permanecía intacta. Esto se debió a que el gobierno centró más recursos en construir un ejército invencible, para saciar sus ansias de conquistar a sus vecinos, que en transformar completamente su capital.

Gracias a los cambios que se habían instalado en Tokio como los diversos medios de transporte (en especial el metro elevado), la vida de los habitantes se fue transformando a la vez que se adaptaba a las nuevas comodidades disponibles. La vivienda y el ocio entre otras cosas, se transformaron, convirtiendo no solo la ciudad sino a los habitantes en ciudadanos modernos, tal como lo quería el gobierno. Con el pasar de los primeros años del siglo XX, la era Meiji llegó a su fin y dio paso a la era Taisho (1912-1926), la cual tuvo que afrontar

uno de los puntos pivote en la historia de Japón, el Gran Terremoto de Kanto en 1923. Es desde este punto que Tokio se transformó por completo, y va a haber a lo largo del ensayo comparaciones entre antes del terremoto y después, para ilustrar los cambios ocurridos a partir de 1923. Esta catástrofe natural fue el comienzo de la última era que se verá en el escrito, la era Showa (1926-1989). Esta era se encargó de reconstruir Tokio mediante la introducción de nuevos sistemas de reajuste de tierras que aumentarían el espacio poblado de la capital. Asimismo, se encargó de aumentar el militarismo japonés para preparar a su población para la guerra que emprendería en el Pacífico en los años 40, década en la cual Tokio quedó en ruinas.

En síntesis, este trabajo trata de esclarecer cómo Tokio se convirtió en una de las ciudades más modernas de la primera mitad del siglo XX. Cuáles fueron las políticas que encaminaron la ciudad, cómo Tokio se vio afectada por el ideal imperialista japonés y la manera como la ciudad moldeó la vida de sus habitantes. Mi postura acerca del problema de investigación es la siguiente: Tokio fue pensada para ser la cara de Japón y su nacionalismo emergente, grandes esfuerzos fueron realizados para lograrlo, pero hubo otras prioridades que le impidieron alcanzar todo su potencial. Finalmente el propósito de este ensayo es acercar a los lectores colombianos y occidentales, a la fascinante historia urbana de Japón y despertar la curiosidad por un continente tan lejano y maravilloso como lo es Asia.

Este ensayo está dividido en seis capítulos. El primero titulado *De transiciones*, trata acerca del cambio político y económico de Japón, el cual le permitió a la isla volverse una nación y comenzar con su carrera modernizadora. El segundo capítulo, *Cambios Institucionales* es sobre las primeras políticas del gobierno sobre el territorio japonés y en Tokio, con el fin de encontrar la mejor manera para administrar el territorio. Así mismo se trata sobre el primer acercamiento hacia la modernidad como lo fue Ginza y de los avances que se realizaron durante las últimas décadas del siglo XIX y los primeros años del siglo XX. El tercer capítulo, *Transporte*, es acerca de la implementación de diferentes sistemas de transporte moderno en Tokio, desde el ferrocarril hasta el metro elevado, cómo la dinámica de la ciudad se fue acelerando y las distancias acortando.

El cuarto capítulo titulado *El uso del espacio*, trata de los cambios que se dieron sobre la tierra en la ciudad. Cómo tras el terremoto de 1923, el uso del espacio cambió en Tokio para que la modernidad se implementara con mayor eficacia y en una mayor extensión de territorio. El quinto capítulo, *Amueblamiento de la ciudad* es acerca de cómo la capital se abastecía y cómo se implementaron los servicios básicos. Finalmente, el sexto capítulo llamado *Cotidianidad*, trata de la manera como los tokiesitas se fueron adaptando a los cambios que se realizaron en la ciudad, cómo se entretenían, cómo vivían y por último cómo la carrera militar japonesa influyó en Tokio.

Las fuentes que se consultaron para este trabajo son variadas. El trabajo de fuentes primarias se realizó en el Archivo Nacional de Japón, la Biblioteca Nacional de la Dieta y en diferentes museos de la ciudad de Tokio. Entre los museos visitados están el *Edo Tokyo Museum*, el cual se centra en el tránsito de Edo a Tokyo, también está el *Shitamachi Museum*, donde se hace énfasis en la vida cotidiana del pueblo hasta el siglo XIX.

Las fuentes secundarias se basan en documentos digitales, como libros y artículos de revista entre otros. Los temas más extensos y detallados son escritos por extranjeros, como Andre Sorensen y su libro *The Making of Urban Japan* o Edward Seidenstricker con su obra: *Tokyo from Edo to Showa 1867-1989, the emergence of the world's greatest city* en Las fuentes japonesas son limitadas y poco asequibles para personas que desconocen el idioma japonés, además es normal hallar en estas fuentes, vacíos de información acerca del militarismo japonés o temas relacionados con el imperialismo.

CAPÍTULO 1

第 1 章

DE TRANSICIONES

1.1 UN POCO SOBRE EDO

Antes de que el Comodoro Mathew Perry llegara a la bahía de Tokio en 1853, Japón se encontraba aislado del mundo como consecuencia de las políticas impuestas por el Shogunato Tokugaw, que reducían todo el contacto con el exterior. Este periodo conocido como *Sakoku* en la historia japonesa comenzó en el año 1630 y concluyó con la apertura económica en 1853. Su principal propósito era el de proteger la legitimidad y poder del gobierno, reduciendo o expulsando cualquier influencia extranjera no deseada. No obstante, el aislacionismo no fue de un cien por ciento, ya que el gobierno permitió el contacto comercial con China, Corea, las islas Ryuku y en cuanto a Europa, se le permitió a los holandeses comerciar en los puertos de Nagasaki y Hirado porque ellos, a diferencia de los portugueses, sólo les importaba comerciar y no expandir su religión en el territorio japonés.

2

A lo largo del país las ciudades se fueron desarrollando alrededor de diferentes centros de poder controlados por señores terratenientes,³ quienes eran súbditos directos del Shogun, el más alto cargo político-militar, que desde 1603 se estableció en Edo, la actual Tokio. Debido a este sistema, las principales ciudades crecieron teniendo un castillo o casa de gobierno como centro; las áreas más cercanas a ésta zona eran propiedad de la aristocracia y los más altos cargos militares, mientras que las zonas más alejadas pertenecían a las personas del común.⁴

² Kazui, Tashiro, Susan Downing Videen. «Foreign Relations during the Edo Period: Sakoku Reexamined», *Journal of Japanese Studies* 8, no. 2 (1982): 293.

³ Japón tuvo durante más de un siglo, relaciones políticas y económicas similares a las que tuvo Europa en su época feudal como las relaciones de vasallaje. Estos señores terratenientes manejaban autónomamente su territorio sin dejar a un lado sus deberes con el Shogun, haciendo del territorio japonés un país no centralizado pero unificado bajo la forma de un líder militar. Gracias a estas características, los historiadores le dieron a ésta época el nombre de *Feudalismo Japonés*.

⁴ Museo Shitamachi , Exposición permanente «*Nagaya, las casas del viejo Shitamachi*» Tokio, Japón, 2017.

Cuando el primer Shogun de la era Tokugawa, Ieyasu Tokugawa decidió trasladar el centro de poder de Kioto a Edo en 1603, ésta última empezó un gran y rápido proceso de crecimiento urbano. No obstante, la ciudad se concibió como una ciudad militar, por lo tanto la distribución de la tierra giraba en torno al ejército y a la aristocracia a la que servía. De esta manera las zonas destinadas a los samurái y a la aristocracia ocupaban alrededor del 70%, los templos y lugares religiosos alrededor del 20% mientras que el pueblo ocupaba alrededor del 10% de la tierra siendo casi un 60% del total de la población.⁵

Las leyes que promulgó el shogunato dictaban que las familias de los señores terratenientes debían tener su residencia permanente en Edo, mientras que los señores alternaban su estadía entre sus territorios y la ciudad. Por esta razón se destinaban grandes porciones de tierra para los Daimyo (señores terratenientes) y sus familias. Los espacios religiosos eran de suma importancia tanto en el diario vivir como en el planeamiento de la ciudad, ya que se creía que éstos protegían a la ciudad de cualquier peligro, por lo que eran ubicados en lugares que según la religión eran sagrados; debido a esto, su ubicación no podía ser fortuita. Por último se encontraba el pueblo o los Chonin quienes, como ya se había mencionado anteriormente, vivían en las zonas más alejadas del castillo. Las viviendas estaban organizadas en una cuadrícula, dejando entre una calle y la otra, un espacio vacío que servía como zona de evacuación por la constante presencia de incendios que consumían por completo las diminutas casas hechas de madera, en las cuales vivían hasta cinco familias.⁶

La geografía jugaba a su vez un papel fundamental en la distribución y limitación de los espacios en la ciudad. Las colinas y los valles determinaron el curso de las vías cuya característica principal era su forma radial que partía del castillo, e iban hacia los pueblos cercanos cumpliendo principalmente una función comercial.⁷ A su vez los múltiples ríos generaron la construcción de varios puentes, que a lo largo del tiempo sirvieron como caminos altamente concurridos y centros de comercio, además de herramientas para

⁵ Edo Tokyo Museum, Exposición Permanente «*La ciudad castillo*» Tokio, Japón, 2017.

⁶ Edo Tokyo Museum, Exposición Permanente «*La vida de la gente del pueblo*» Tokio, Japón, 2017.

⁷ Jinnai Hidenobu; *Tokyo a Spatial Anthropology* (Los Ángeles: University of California Press, 1995), 13.

ampliar el espacio urbanizado.⁸ A modo de ejemplo se encuentra el incidente del Gran Incendio Meireki ocurrido en 1657 cuando la ciudad fue consumida casi en su totalidad y un 60% de la población falleció. La tasa de muertes fue tan alta debido a la falta de un puente que no se había construido por razones militares para evitar la invasión enemiga. Después del incendio el gobierno decidió construir el puente y así dar paso al asentamiento y urbanización de la otra costa del río. Con el fin de las guerras civiles, el problema de la seguridad pasó a un segundo plano y la ciudad pudo expandirse más allá de los muchos ríos que la rodean. Se excavaron canales para convertir lo que antes era una zona fangosa en un terreno apto para la construcción del nuevo centro de poder del Shogunato. De igual manera, se re direccionaron ríos y se construyeron fosos en forma de espiral alrededor del castillo Edo y posteriormente a lo largo de la zona céntrica de la ciudad, para potencializar su protección y aumentar las zonas de construcción.

Ese fue el escenario que se encontró Mathew Perry cuando sus barcos negros aparecieron en la bahía de la ciudad y desde ese momento en adelante, vendrían cambios radicales que no solo transformarían a Tokio sino a todo el país.

⁸ Edo Tokyo Museum «*La ciudad castillo*»

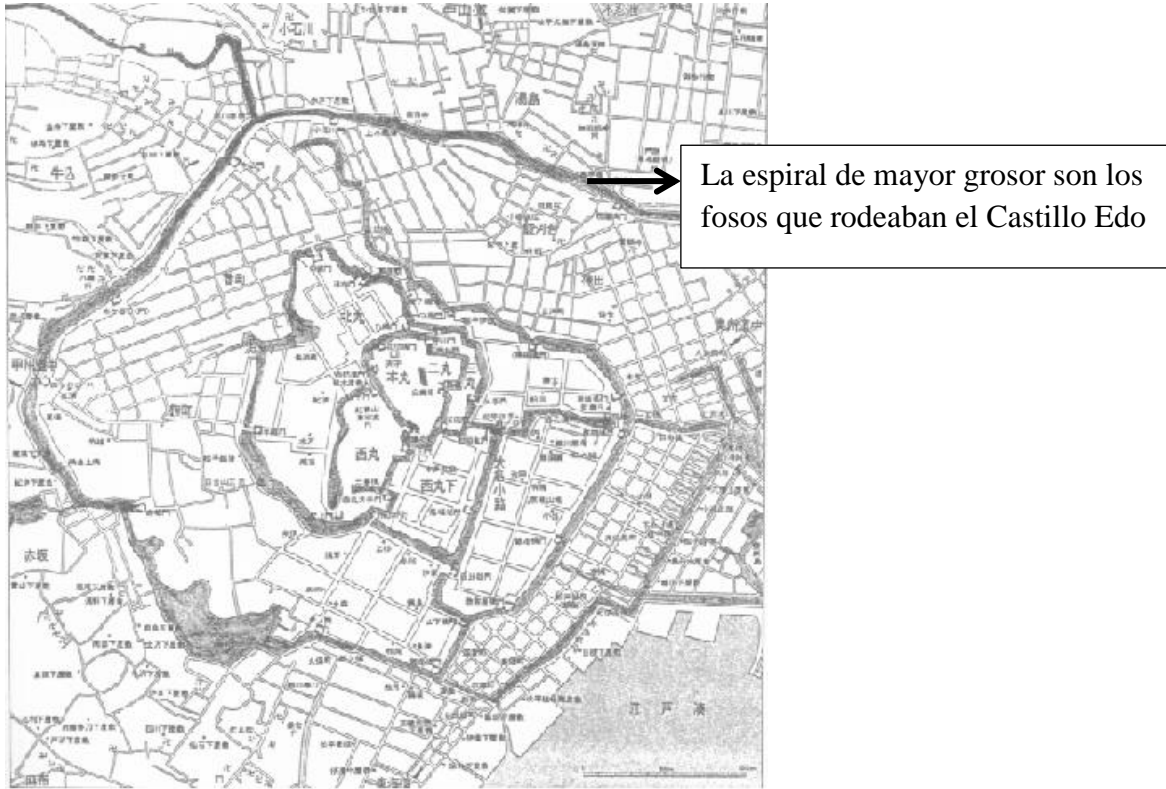


Ilustración 1 Mapa de los fosos en espiral del Castillo Edo, Tokio en el año 1644⁹

1.2 LA APERTURA ECONÓMICA

Fue inevitable para los japoneses que extranjeros llegaran a sus tierras vendiendo objetos occidentales y religiones diferentes. En el intento de mantener alejada esa nueva influencia, se acordó que muy pocos puertos, incluyendo Nagasaki, permitieran el desembarco de aquellas personas y todo lo que ellos trajesen. Durante siglos, esta ciudad se vio rodeada de nuevas ideas, nuevos productos y nuevas tecnologías que se fueron expandiendo por toda la isla, influenciando a los académicos que fueron acoplando los conocimientos de occidente con los propios. A manera de ejemplo se encuentran el libro escrito por Sugita Genpaku

⁹ William H Coaldrake, «Edo Architecture and Tokugawa Law», *Monumenta Nipponica* 36, no. 3 (1981): 275.

titulado *Rangaku Jishi*, “El comienzo de los estudios Holandeses”¹⁰. Este, al igual que muchos otros textos fueron escritos debido a que existía un interés por entender los conocimientos occidentales traídos por los barcos holandeses que desembarcaban en el puerto de Nagasaki y las personas querían acercarse un poco más a ese mundo lejano y entenderlo. No obstante, no importaba que tan atrayentes fueran esos singulares productos e ideas, la única manera en la que Japón acabó su aislacionismo fue por medio de la fuerza.

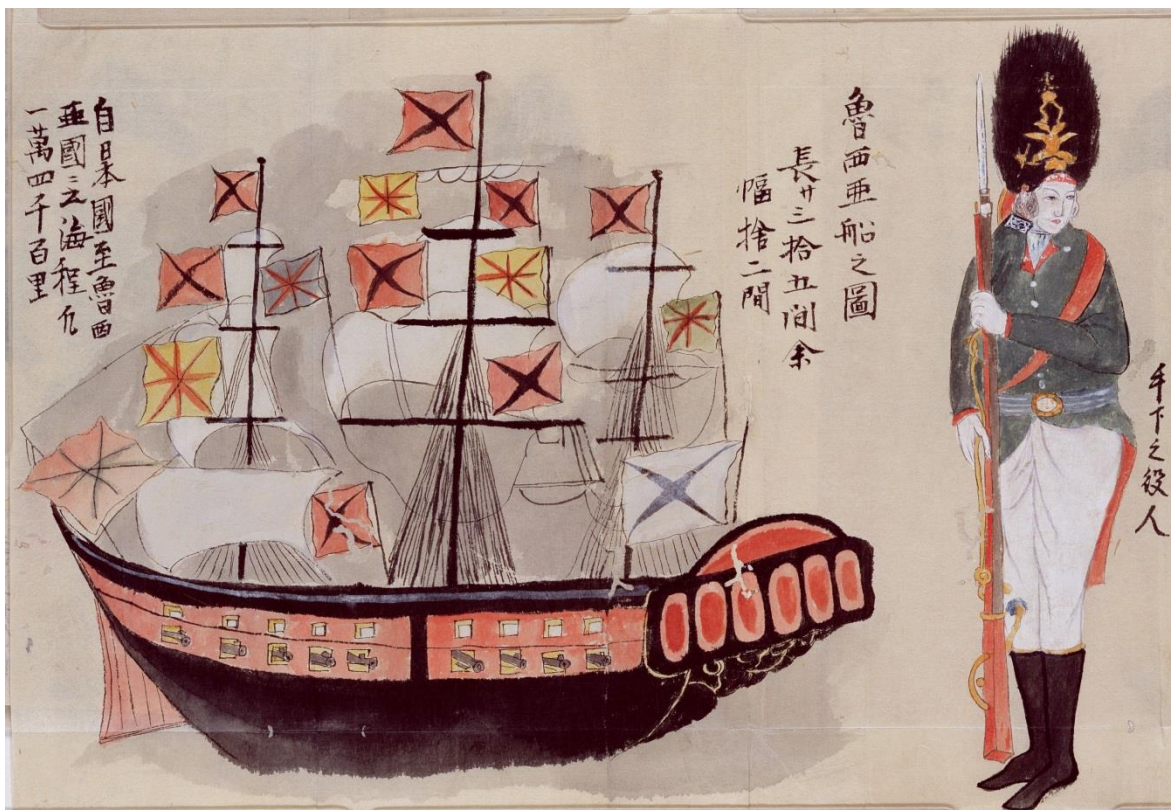


Ilustración 2 Este dibujo es de un barco ruso que no pudo desembarcar en el puerto de Nagasaki, como lo dictaminaba la ley del Shogun de sólo comerciar con los holandeses¹¹

Era el año de 1853 cuando Mathew Perry llegó a la bahía de Tokio demandando que Japón entablara relaciones comerciales y diplomáticas con los Estados Unidos. La isla en el Pacífico era considerada por el gobierno estadounidense como un punto estratégico entre los puertos de China y la recién anexada California. Era también un punto de descanso para

¹⁰ Horiuchi, Annick. «When Science Develops outside State Patronage: Dutch Studies in Japan at the Turn of the Nineteenth Century», *Early Science and Medicine* 8, no. 2 (2003): 150.

¹¹ Archivos Nacionales de Japón, Sección de libros en japonés, Documentos escritos multipropósito, vol. 39, exp. 217, f.0034.

los barcos que se encontraban comerciando por todo el Pacífico, y un territorio más que controlar según el Destino Manifiesto al ser un lugar con recursos naturales que explotar.¹² Por estas razones, el gobierno estadounidense organizó planes para poder acceder a los territorios japoneses:

Desde un atento examen al memorial y demás documentos adjuntos presentados al Comité por el Señor Palmer, parece ser que él se ha ocupado satisfactoriamente a lo largo de un número considerable de años, con un inagotable esfuerzo y una gran investigación de fuentes originales y auténticas (en algunas instancias de los mismos gobernantes orientales) que muestran una vasta cantidad de nueva y valiosa información, geográfica, política y comercial de estas naciones orientales, en especial Japón y su capacidad de ser provechoso para el comercio estadounidense.¹³

...Se ha probado ser de gran interés y valor a nuestro gobierno el abrir y expandir nuestras relaciones comerciales con algunos de esos países orientales. Entre las contribuciones del Señor Palmer, su "*Plan para la apertura de Japón*" entregado por él a la Secretaría de Estado el 17 de Septiembre de 1849, el cual fue aprobado por la Secretaría y adoptado como la base de la política de nuestro país en la expedición y misión al dirigente del Imperio, satisfactoriamente realizado por el Comodoro Perry.¹⁴

A pesar de que el gobierno de los Estados Unidos ya había realizado múltiples intentos de acercarse a Japón, ninguno de ellos llegó a una conclusión favorable por motivos diversos, entre los cuales estaban las enfermedades tropicales y asiáticas desconocidas por los estadounidenses.

...El 10 de Mayo de 1851, el Comodoro John H. Aulick fue investido con poderes plenipotenciarios acreditándolo como el enviado de los Estados Unidos al Emperador de

¹² Office of the Historian, «The United States and the Opening of Japan, 1853»

<https://history.state.gov/milestones/1830-1860/opening-to-japan> (consultado el 10 de octubre de 2017).

¹³ Aaron Haight Palmer, *Documents and facts illustrating the origin of the mission to Japan, authorized by the government of the United States, March 19th 1851 and which finally resulted in the treaty concluded by the Commodore M.C. Perry, U.S. Navy, with the Japanese commissioners at Kanagawa, Bay of Tokyo* (Washington: Henry Polkinhorn Printer, 1857). 6.

¹⁴ Palmer, «*Documents and facts illustrating the origin of the mission to Japan* »,6.

Japón...Después de su llegada a Cantón enfermó gravemente y fue llamado devuelta el 18 de Noviembre de 1851...¹⁵

Debido al fracaso de Aulick, el gobierno estadounidense decidió enviar al Comodoro Perry quien ya contaba con prestigio militar tras sus campañas en el Pacífico, a que negociara con no tanta diplomacia con el Shogun. Con un método no tan amigable, Perry logró avances nunca antes vistos.

El 13 de Noviembre de 1852, el Comodoro M.C. Perry quién fue previamente nombrado sucesor del Comodoro Aulick en la misión, recibió sus instrucciones junto con la copia original que habían sido dados a su predecesor... que fueron concluidos con el Tratado de Kanagawa en la bahía de Edo el 31 de Marzo de 1854.¹⁶

Él estaba decidido en adoptar un curso completamente contrario a los otros que anteriormente habían visitado Japón en circunstancias similares. En demandar como derecho y no como solicitando un favor esos actos de cortesía que son propios de una nación civilizada a otra, de no permitir ninguna de aquellas molestias que habían sido hechas a aquellos quienes los precedieron, e ignorar aquellos actos así como las amenazas de las autoridades... para mantener la dignidad de la bandera estadounidense.¹⁷

La delegación estadounidense se reunió en varias ocasiones con los enviados del Shogun para tratar los puntos a acordar. En un principio la parte japonesa negó la gran mayoría de las peticiones de los estadounidenses pero éstos se negaron a ceder en lo que querían lograr. Por esta razón, Perry organizó a los barcos y a la tripulación de una manera tal que generase un poco de temor entre los japoneses, para que ellos supieran que no regresarían a Estados Unidos con las manos vacías y que no recibirían el mismo trato que se le daba a China y a Holanda en el puerto de Nagasaki. De esta manera:

¹⁵ Palmaer, «*Documents and facts illustrating the origin of the mission to Japan*»,20.

¹⁶ Palmaer, «*Documents and facts illustrating the origin of the mission to Japan*»,20.

¹⁷ Francis L. Hawks. *Narrative of the expedition of an American squadron to China seas and Japan, performed in the years 1852, 1853 and 1854 under the command of Commodor M.c. Perry, U.S Navy, by the order of the government of the U.S. Compiled from the original notes and journals of Commodor Perry and his officials, at the request and under his supervision* (Washington: Congress of the U.S, 1856), 235

El Comodoro hizo que los barcos se mantuvieran en constante perfección para que estuviesen listos y que la tripulación estuviese preparada como si de guerra se tratase...¹⁸

Al término de las negociaciones, al gobierno estadounidense se le había concedido el desembarco en el puerto de Hakodate en la isla Hokkaido al norte, y dentro de un periodo de algunos años se les iba a otorgar el permiso de desembarcar y comerciar en otros 5 puertos. Asimismo se les aseguró la misma libertad que tenían los nativos y que bajo ninguna circunstancia se les aplicaran las restricciones que tenían los extranjeros, ya que éstas eran consideradas ofensivas.¹⁹ Estos acuerdos tuvieron como nombre el *Tratado de Kanagawa* firmado en 1854.

Simultáneamente, llegaba desde China una preocupante situación. Durante las Guerras del Opio, Japón empezó a generar una conciencia propia de su situación mundial. Los conflictos que se estaban luchando en China, enfrentaban a las potencias de occidente con el gigante de Asia oriental, y eso dejaba a Japón muy cerca de la zona de combate. Debido al aislacionismo, las noticias que se tenían al respecto de la situación en China eran escasas y perturbaron la mente de los japoneses. Ellos pensaban que serían los siguientes en ser colonizados, ya que las buenas relaciones con las potencias amenazantes eran inexistentes, al igual que la posibilidad de defenderse y ganar.²⁰

La presencia extranjera y su presión por establecer un libre comercio con la isla, llevó a que los emisarios del gobierno del Shogunato, tomaran la decisión de crear acuerdos como el de Kanagawa. La condición era que no se hiciesen por miedo a una posible invasión, sino que existiese en los acuerdos, un beneficio para la isla y se garantizara su seguridad. De esta manera el aislacionismo fue quebrándose y mostró ser insostenible según la situación global y fue el inicio de la proyección de Japón hacia el extranjero. No obstante, para poder comenzar a tener una presencia en el mundo, era necesario saber que era en realidad Japón, cuáles eran sus límites, su territorio, que era y significaba ser japonés. En definitiva, la presión que ejercieron los países occidentales y la guerra en China,, hicieron que los

¹⁸ Hawks, « *Narrative of the expedition of an American squadron to China seas and Japan*»,235

¹⁹Hawks, « *Narrative of the expedition of an American squadron to China seas and Japan*»,235

²⁰ Bob Tadashi Wakabayashi, "Opium, Expulsion, Sovereignty. China's Lessons for Bakumatsu Japan." *Monumenta Nipponica*47, no. 1 (1992): 1-25. doi:10.2307/2385356. Pg. 3

japoneses, quisieran o no la apertura económica, se plantearan una idea acerca del nacionalismo.

El grupo que deseaba la apertura se enfrentó con los defensores del gobierno Tokugawa y eventualmente llevaron al inicio de una guerra civil conocida como *Bakumatsu*. Este periodo ocurrió entre la llegada del Comodoro Perry en 1853, hasta la derrota del Shogunato en 1867, terminando así una larga historia de aislacionismo y el inicio de la era Meiji.

1.3 LOS PERIPLOS CONSTITUCIONALES

La era Meiji comenzó con los ojos vendados pues nadie sabía a ciencia cierta qué hacer con el país. Sabían que era necesario un gobierno capaz de convertir a Japón en una nación civilizada, pero no tenían claro el cómo ni el cuándo, quién o qué harían; la respuesta no parecía estar cerca, por lo cual decidieron ir a buscar muy lejos.

En 1871 comenzó la llamada *Misión Iwakura*. Esta tenía como propósito crear relaciones diplomáticas con las naciones más poderosas, solicitar nuevas fechas para la realización de tratados internacionales y principalmente, realizar observaciones de primera mano de las naciones civilizadas, para luego llevar a cabo reformas y cambios internos de acuerdo con los consejos de los países visitados.²¹ Los miembros más influyentes del gobierno japonés fueron enviados a Europa y a Estados Unidos para que efectuaran las debidas investigaciones, entre ellos se encontraban Toshimichi Okubo, Kido Koin, Ito Hirobumi, Yamaguchi Naoyoshi e Iwakura Tomomi. Todos ellos habían salido de su país porque eran conscientes de la posición en la que se encontraba Japón a finales de siglo XIX, la cual no era una muy favorable sabiendo que acababan de salir se siglos de aislacionismo. Por esto estos enviados eran también embajadores frente al mundo, tenían la labor de mostrar las capacidades japonesas y su prospecto para que el país fuese aceptado en el sistema global vigente, La Ley de las Naciones, para ser parte de los países que tenían un trato de igualdad.

²¹ Taiki Kazuhiro, *The Meiji constitution, The Japanese experience of the west and the shaping of the modern state* (Tokyo: International House Japan, 2007),6.

Los miembros de la misión entendían que entrar a este sistema los convertía en una nación civilizada, es decir que si Japón se movía acorde a las reglas de las demás naciones, se civilizarían por el simple hecho de hacerlo. No obstante esta realidad se desvaneció cuando se adentraron en la vida política de los países a los que fueron, ya que este llamado sistema global, sólo era la capa externa de una verdad basada en la competencia entre individuos y naciones por la búsqueda de un beneficio mayor.²² Tras entender que la premisa con la cual habían salido de Japón se había derrumbado, no quedaba otra alternativa más que la de formarse una concepción propia y sólida del camino que tomaría el gobierno japonés.

De los primeros conceptos que se formaron tras la Misión Iwakura se encuentra, por un lado la idea de gradualismo, es decir que Japón no cambiaría ni se transformaría de un día para otro, pues era necesaria una implementación lenta para que los cambios calaran en la sociedad y tuvieran una base sólida y duradera. Por otro lado se encuentra también la necesidad de las Instituciones Nacionales, las cuales ayudarían en la instauración del espíritu civilizador que era entendido por líderes como Kido y Okubo, cómo el nacionalismo y la tradición política. Japón no podía construirse según las experiencias extranjeras, debido a que éstas habían seguido caminos propios y cada uno era diferente, por lo cual el espíritu civilizador era conforme a las experiencias y al carácter del pueblo. El espíritu civilizador debería tener la capacidad de hacer progresar hacia un estado superior y Kido propuso que para que esto fuese posible, Japón tendería que tener unos fundamentos fuertes mediante una unidad nacional que sería brindada por una constitución.²³

Sin duda alguna, la necesidad de crear una constitución fue el gran resultado de la Misión Iwakura, la pregunta de qué hacer ya tenía una respuesta, mas el cómo y el quién se mantenían sin aclaración. Además, cuando los enviados regresaron a Japón en 1873, se encontraron que el gobierno transicional había implementado unas políticas que iban en

²² Kazuhiro, « *The Meiji constitution* »,33

²³ Kazuhiro, « *The Meiji constitution* »,37.

contra de lo acordado dos años antes, cuando partieron los enviados a tierras extranjeras. Entre las acciones llevadas a cabo se encontraba un acelerado proceso de industrialización mediante la modernización e implementación de nuevas tecnologías y la incursión militar a Corea impulsada por el nuevo sentimiento expansionista que había estado siempre presente en la mente de los japoneses desde hacía más de 300 años.

Al enterarse de tales acciones realizadas por el gobierno, muchos de los enviados de la Misión tuvieron que devolverse rápidamente para poner un alto a aquellas medidas precipitadas. Aquellas acciones que había realizado el gobierno provisional iban completamente en contra de lo que los enviados por la Misión habían aprendido, es decir, en vez de implementar gradualmente los cambios necesarios para la transformación, se decidió sin una meditación previa, ejercer una política más bien brusca e intensiva sobre una sociedad que tenía que lidiar con un gran cambio profundo. Si el propósito final era crear una constitución, ese sin duda no era el camino a seguir, por lo cual rápidamente se desacreditaron aquellas acciones. Por la toma de estas decisiones, varios miembros del gobierno tuvieron que abandonar sus puestos mostrando lo frágil que era la estructura y las bases de la nación. Claro está, que el pueblo se enteró de lo ocurrido y a lo largo del país surgieron revueltas por la prolongada incertidumbre política que llevaba ya varios años, por lo que demandaban una rápida acción de los gobernantes sobre el curso que iba a tomar Japón.²⁴

Otra de las dificultades que tuvo que pasar el proyecto constitucional, fue la crisis política de 1881. Ese año, un político de nombre Okuma Shigenobu presentó una carta al príncipe Arisugawa Taruhiro, donde le explicaba su pensamiento acerca de llamar a una asamblea constituyente en un tiempo de dos años (para realizarse en 1883) lo cual, teniendo en cuenta el poco progreso que se había realizado acerca de la constitución, era un lapso excesivamente corto. Además ésta asamblea debería ser el centro de un poder articulado según el modelo parlamentario británico, constituido por un gabinete elegido por mayoría parlamentaria.²⁵ Este abrupto mensaje dejó a bastantes miembros del gobierno consternados

²⁴ Kazuhiro, «*The Meiji constitution* »,35.

²⁵ Kazuhiro, «*The Meiji constitution* »,37.

y preocupados e incrementó la vacilación que existía dentro de los políticos de la era Meiji sobre las riendas del país.

Por el escándalo que generó esta carta, Okuma y sus allegados fueron expulsados del gobierno. A esto se le sumaron otros rumores de corrupción concernientes a la isla norteña de Hokkaido, lo que desestabilizó aún más el gobierno, y se hizo evidente la necesidad de tomar medidas rápidas para concretar una constitución. Optaron por enviar por segunda vez a Ito Hirobumi a Europa, para que ahondara su previamente encargada investigación constitucional, salió de Yokohama en 1882 para volver después de 14 meses. Su tiempo en lo que son hoy Alemania y Austria lo acercaron más a la constitución Prusiana y entender que la constitución no era solo un mar de palabras, sino que en ella se encuentran escritas las leyes que serán la base de la nación.

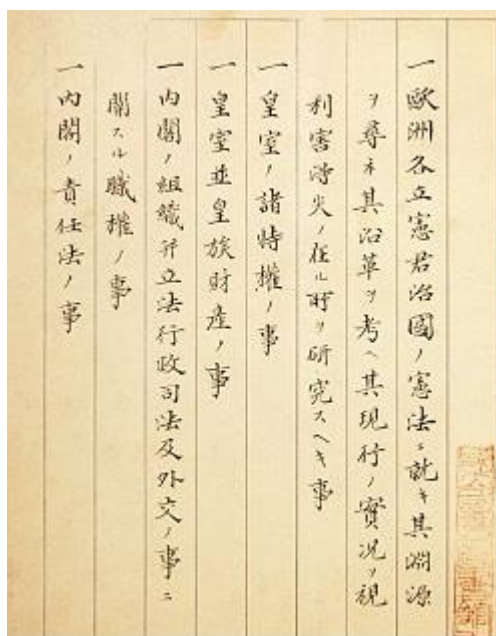


Ilustración 3 Orden imperial en la cual se envía a Ito Hirobumi a Europa para realizar su investigación constitucional²⁶

²⁶ Modern Japan in Archives, «Imperial order to dispatch mission head plenipotentiary Ito Hirobumi to Europe to study constitutional forms of government» <http://www.ndl.go.jp/modern/e/cha2/description05.html> (consultado el 15 de octubre de 2017)

Cuando concluyó el viaje de Hirobumi en 1883, él tomó las riendas del camino constitucional y decidió que la constitución se basaría en los principios de Bismarck, La *Realpolitik*²⁷. El fundamento básico era centrarse en la construcción y reforzamiento de un Poder nacional, con el propósito de ser competitivo y sobrevivir en la comunidad internacional. Asimismo se le dio prioridad a la política y administración interna para potencializar sus capacidades e ir fundando una base sólida que pudiera sostener un gobierno constitucional. Parte del poder nacional estaba fundado en instituciones sólidas que se encargaran de labores como organizar y mantener un sistema administrativo, además de incrementar la conciencia y sobretodo la fe de las personas y oficiales en la transformación por la que estaba pasando el país.²⁸ El método que utilizaron para esto fue una serie de reformas institucionales como la clara separación entre la casa imperial y el gobierno, introducir en 1885 un nuevo gabinete que terminó con el control total que tenían anteriormente los miembros de la nobleza, para abrir paso a que un mayor rango de personas pudiese acceder a posiciones oficiales. Se creó de igual manera la Rama Ejecutiva, se promulgó la ley para la creación de la Universidad Imperial que era la encargada de preparar futuras generaciones de líderes, así como la creación de códigos que supervisarán las cuestiones civiles y la creación del Consejo Privado que funcionaba aconsejando directamente al emperador y controlando su participación en la política.²⁹

Por otro lado se fortalecieron las políticas que trataban los asuntos de la isla de Hokkaido, la que se convertiría en la despensa japonesa. El camino que se eligió cursar fue la implementación de tecnologías agropecuarias traídas desde Estados Unidos y su enseñanza a los nuevos habitantes, que iban llegando por los incentivos que se estaban dando para poblar la isla.³⁰

²⁷ Realpolitik traduce cómo Política real, la cual fue propuesta por Bismarck y trata acerca de las concepciones de la vida política y los métodos y técnicas que se necesitan para tener buenos resultados sobre ellas. Además incluye la percepción de la política para gobernar y el poder para concretar las acciones. Vease. Otto Pflanze, «Bismarck's "Realpolitik".» *The Review of Politics* 20, no. 4 (1958): 495.

²⁸ Kazuhiro, «*The Meiji constitution*», 49.

²⁹ Kazuhiro, «*The Meiji constitution*», 53.

³⁰El nuevo gobierno con sus nuevas capacidades y poderes contrató a varios expertos extranjeros para que implementaran en el territorio japonés las tecnologías que surgieron en los países occidentales como el ferrocarril y la iluminación eléctrica. Se inició gracias a esto unos grandes cambios en las mayores ciudades donde se fue diversificando el trabajo de la población que con la abolición de las clases sociales encontró la libertad de elegir su profesión. Una de las políticas más significativas que llevó a cabo el gobierno fue la introducción de una agricultura intensiva en la isla de Hokkaido que antes de la Restauración Meiji, no era

Tuvieron que pasar 6 años después de la llegada de Hirobumi a Japón para que la constitución fuese promulgada. Su culminación no fue fácil, pero el 11 de Febrero de 1889 se promulgó finalmente la Constitución del Imperio Japonés que buscaba el fortalecimiento económico, político, social y militar para convertirse de esta manera en un agente de gran importancia en la comunidad internacional. El gradualismo que anteriormente era prioritario, se redujo por la necesidad de tener resultados visibles en un corto a mediano plazo. Debido a esto, se enfocaron en mejorar la capacidad de su gente mediante el aprendizaje de diferentes tecnologías que estaban siendo utilizadas alrededor del mundo, como lo eran el ferrocarril y la energía eléctrica. Todos estos planes eran pensados para ser implementados a lo largo de todo el país, sin embargo la ciudad que afrontó los mayores cambios y que fue el epicentro de todo este progreso fue Tokio, la que sería no solamente la nueva capital, sino la capital de un nuevo Imperio y por lo tanto debería estar a la altura de las otras del mundo.

1.4 UN POCO SOBRE TOKIO

La constitución marcó el final de una era en la cual gran parte de Japón no había experimentado la cultura extranjera, por lo que sus tradiciones permanecieron muy arraigadas en el pensamiento de sus habitantes. La Era Meiji cambió constitucionalmente con el modo de vida de los japoneses, transformando desde su manera de peinar hasta los trabajos que podían realizarse. La ley que regía durante el Shogunato Tokugawa dictaba que según el trabajo realizado, las personas estaban obligadas a vestirse de una manera específica y a realizar las labores acorde a la profesión perteneciente, por lo que la educación solo era garantizada para las familias aristócratas.

relevante. Para poder efectuar esta política agrícola el gobierno contrató al científico estadounidense William S. Clark para que enseñase a los japoneses el debido cultivo de los suelos para la maximización de la producción. Por medio de estas acciones, el gobierno se aseguraba que Rusia no reclamara esta isla como suya a su vez que colonizaba todos los espacios vacíos por medio de una política de incentivación migratoria. Vease. Museo de Hokkaido, Japón.

Una vez comenzado la nueva era, el sistema de trabajos (samurái, campesinos, artesanos) fue eliminado, los Daimyo ya no eran terratenientes y los Chonin, el pueblo, podían explorar más posibilidades para su vida. El horizonte de las personas se expandió enormemente brindándoles bastantes oportunidades en su nuevo estilo de vida. Así mismo el gobierno debería garantizar esa nueva vida que le estaba exigiendo a las personas por lo cual se encargó de transformar y renovar los servicios que existían en las ciudades, principalmente en Tokio. Esta ciudad recibió los primeros avances en transporte como lo fue la primera línea de ferrocarril que conectaba lo que es hoy la estación de Shimbashi con Yokohama. La moda occidental que antes solo podía ser encontrada en Nagasaki, se propagó a otras ciudades, cambiando por completo la manera como los japoneses vestían: de los tradicionales kimonos a trajes europeos. Todo esto tenía como propósito modernizar no solo la ciudad sino también a los habitantes.



Ilustración 4 Moda occidental que fue introducida tras la apertura económica. En la parte superior se encuentran unas pequeñas ilustraciones que muestra cómo se deberían peinar las señoras, conservando un estilo tradicional japonés.³¹

³¹ Life of Japanese Women, «Appearance» <https://lifeofwomenjapan.weebly.com/meiji-restoration.html> (consultado el 3 de noviembre de 2017)

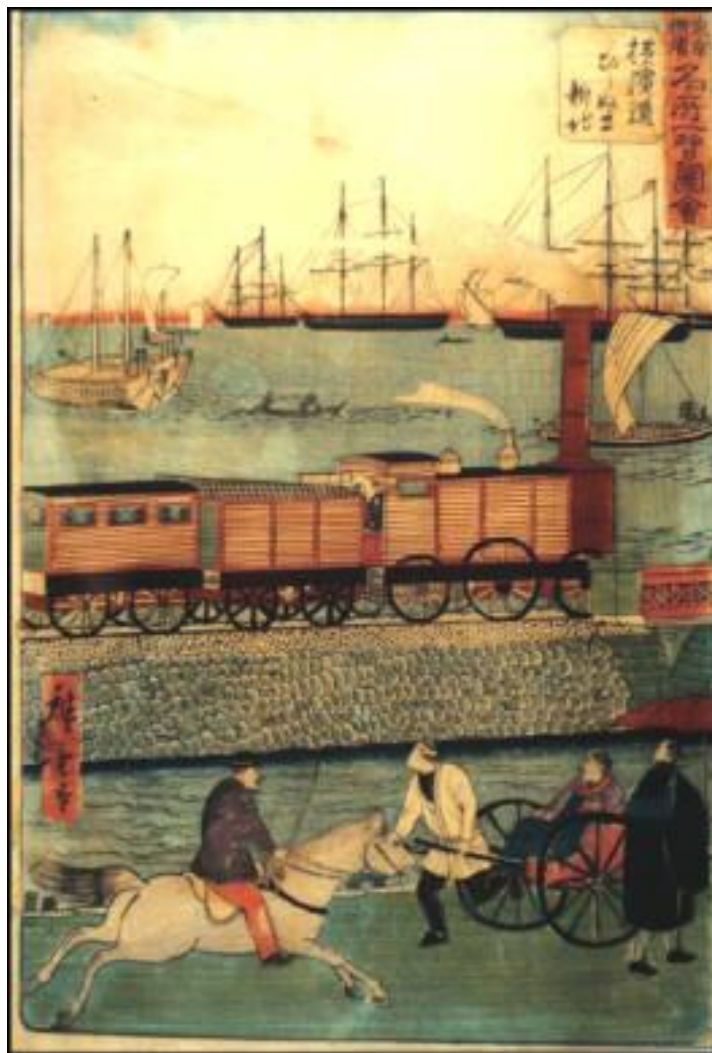


Ilustración 5 En esta ilustración se pueden apreciar los diferentes medios de transporte que llegaron y se crearon en Japón, como el ferrocarril y el Rickshaw. También se pueden apreciar los barcos comerciantes y un jinete³²

Los primeros teléfonos que llegaron al país en 1877, eran exclusivos para el uso gubernamental, pero trece años más tarde en 1890, fueron dispuestos a lo largo de las oficinas de correo para uso público.³³ Este proceso no involucraba solamente la modernización del país, se buscaba de igual manera una occidentalización de los principales aspectos de la sociedad. Con la constitución, el gobierno tomó medidas que

³² The virtual Museum, «Ginza, Japan in the Meiji restoration»
<http://www.virtualmuseum.ca/edu/ViewLoitDa.do;jsessionid=F372AD9EAE8CD25300F946C0921CD181?method=preview&lang=EN&id=12913> (consultado el 3 de noviembre de 2017)

³³ Edo Tokyo Museum, Exposición Permanente «De Edo a Tokio » Tokio, Japón, 2017.

obligaban e incentivaban a las personas a utilizar objetos provenientes de las naciones occidentales pues eso demostraba el cambio que significaba la Era Meiji, una evolución de un estado de aislacionismo hacia una modernización, que brindaría los que las enseñanzas de Bismarck le habían aportado a los japoneses: poder.

Tokio debería ser el centro de ese poder y reflejarlo, tenía que pasar de ser una ciudad castillo a ser la capital imperial. Por esto, debió pasar por grandes transformaciones en su planeamiento, distribución territorial y ser rediseñada para que pudiera soportar las ambiciones que fueron puestas sobre ella, ya que era el rostro de Japón hacia el mundo y debía manifestar la grandeza del Imperio del Sol Naciente.

CAPÍTULO 2

第2章

CAMBIOS INSTITUCIONALES

2.1 LAS REFORMAS TERRITORIALES

Para continuar con el camino de la modernización era necesario encontrar la manera correcta de manejar el territorio japonés. Hay que recordar que durante la Era Edo la mayor parte del territorio pertenecía a los Daimyo, es decir eran propiedad señorial, por lo cual una de las primeras medidas que tomó el gobierno Meiji fue la de expropiar aquellos territorios feudales en 1871. En ese mismo año se implementó la primera medida de división territorial nacional, guiado por el decreto de registro familiar (戸籍法 *kosekihō*) el cual juntaba a individuos de la misma familia en un mismo espacio. Como consecuencia se pasó de un distrito único a varios grandes y pequeños distritos. Centrándonos en Tokio, para 1871 la ciudad contaba con 6 grandes distritos y 97 pequeños distritos³⁴ (alrededor de unos 882,222 habitantes³⁵) y para 1873 se anexaron pueblos contiguos para tener un total de 11 grandes distritos y 103 pequeños. No obstante las directrices de este decreto tuvieron varias dificultades al no poder ubicar las raíces familiares de las personas ancianas y por lo tanto no encontrar el lugar al cual deberían pertenecer.

Las dificultades en la administración de la distribución poblacional y territorial con base en el registro familiar, probaron ser ineficientes, tanto así que en 1878 decidieron abolir aquel decreto y promulgar uno nuevo que se conoció como *Las tres nuevas leyes*³⁶ (三新法 *sanshinpō*) y se dividió de la siguiente manera:

- Ley de organización del área urbana

³⁴ Archivo Digital Nacional de Japón, «Propuesta para la tercera propuesta de gobierno local · Ley de organización de ciudades y pueblos Regulaciones fiscales locales » http://www.archives.go.jp/ayumi/kobetsu/m11_1878_01.html (consultado el 14 de noviembre de 2017)

³⁵ Edo Tokyo Museum, Exposición Permanente «*De Edo a Tokio*» Tokio, Japón, 2017.

³⁶ Shouza Ito, «Acerca del sistema regional de división en pequeños y grandes distritos de principios de la era Meiji: 明治初期の大区小区制の地域性について» http://hist-geo.jp/pdf/archive/120/123_012.pdf (consultado el 20 de noviembre de 2017)

- Regulación de la Asamblea Provicional
- Regulación Tributaria Regional

La primera de las tres leyes conocida también como *Ley de organización municipal de condados, distritos, pueblos y villas* (郡区町村編成法 *gunkuchousonhenseihou*) acababa con la distribución en grandes y pequeños distritos y cambiaba la distribución del territorio japonés, al sistema de prefecturas que tuvo sus bases en el modelo francés de regiones. La segunda y tercera regla dictaminaba la elección popular (hombres mayores de 20 años) de los directivos de las prefecturas y su reconocimiento como extensión administrativa.³⁷ Con la implementación de este nuevo sistema de organización territorial, Tokio junto con Kioto y Osaka pasaron a ser prefecturas metropolitanas (府 *fu*) ampliando su tamaño y centrándolos como las ciudades más importantes de Japón.

Las Tres Nuevas Leyes también cambiaron la organización de Tokio la cual ahora estaba organizada en 15 distritos:

Kojimachi Kanda Nihonbashi, Kyobashi, Shiba Azabu Akasaka Yotsuya, Ushigome, Koishikawa Hongo, Shitaya Asakusa, Honjo y Fukagawa

Y 6 condados

Ebara, Toshima Sur, Toshima Norte, Higashi Tama, Minami Adachi, Minami Katsushika.³⁸

Antes de que la Dieta abriera oficialmente, el gobierno anunció en 1888 (implementado al año siguiente, 1889) *El Sistema Municipal* (市制-町村制 *shisei-chousonsei*) el cual definió la autonomía de las prefecturas y consolidó sus territorios, en otras palabras, fortaleció a Japón antes de la aplicación de la constitución. Este nuevo sistema buscaba reducir el número de pueblos que había en el país al unir unos pueblos con otros, pasando de tener más de 70, 000 en la época que regía la *Ley de organización municipal de condados*,

³⁷ Ito, «Acerca del sistema regional», 8.

³⁸ Centro de información e intercambio de las zonas especiales, «Mapa de clasificación municipal del periodo de 8 condados y 15 distritos de la prefectura de Tokio» https://www.tokyo-23city.or.jp/base/archive/choson_kubunzu_top.html (consultado el 22 de noviembre de 2017)

distritos, pueblos y villas a unos 15,000 pueblos con el nuevo sistema municipal.³⁹ Los condados que tuvieran más de 25, 000 personas eran ahora catalogados como ciudades (市 *Shi*) mientras que los que tenían una menor población eran pueblos o villas. No obstante ni Tokio, Kyoto ni Osaka fueron consideradas ciudades normales pues eran al mismo tiempo prefecturas y por lo tanto su administración debía ser especial.

Sin embargo, este sistema especial no siguió adelante en la capital cuando diez años después en 1898, se abrió en la prefectura de Tokio un ayuntamiento, lo que legalmente hizo que ya no solo fuera una prefectura (府 *fu*) sino también ser una ciudad (市 *shi*) aumentando su tamaño e influencia sobre la región. Al mismo tiempo 85 pequeños pueblos fueron vinculados a los seis condados de la ciudad, aumentando a 8 condados, incrementando la extensión territorial de Tokio.⁴⁰

³⁹ Archivo Digital Nacional de Japón, «Plan de organización municipal»http://www.archives.go.jp/ayumi/kobetsu/m21_1888_01.html (consultado el 15 de noviembre de 2017)

⁴⁰ Archivo Digital Nacional de Japón, «Eliminación de los distritos grandes y los pequeños por parte del gobierno metropolitano de Tokio y establecimiento de los nombres de los distritos»[,http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/photo.html?m=12&ps=1&pt=3&pm=1](http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/photo.html?m=12&ps=1&pt=3&pm=1) (consultado el 15 de noviembre de 2017)



Ilustración 6 Mapa de Tokio en 1876 cuando la ciudad estaba distribuida según la ley de registro familiar ⁴¹

⁴¹ Archivo Digital Nacional de Japón, «Establecimiento de la estación de policía metropolitana de Tokio» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/10.html> (consultado el 3 de enero de 2018)

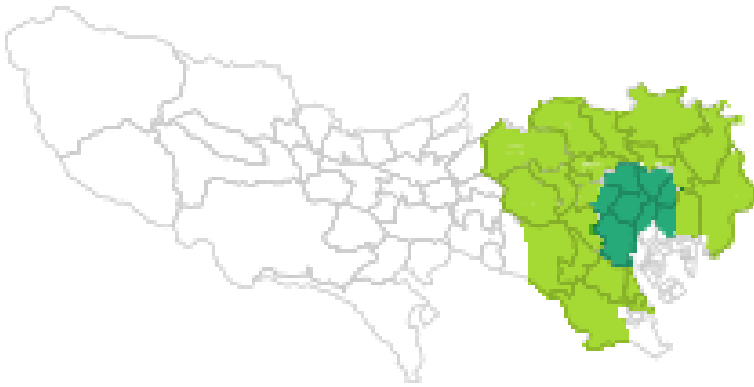


Ilustración 7⁴² Mapa de Tokio 1878 cuando fue cambiado el sistema con las Tres Nuevas Leyes y se instauró Tokio como prefectura. La parte verde claro muestra el área de la prefectura y el verde oscuro el área de los 15 nuevos distritos.

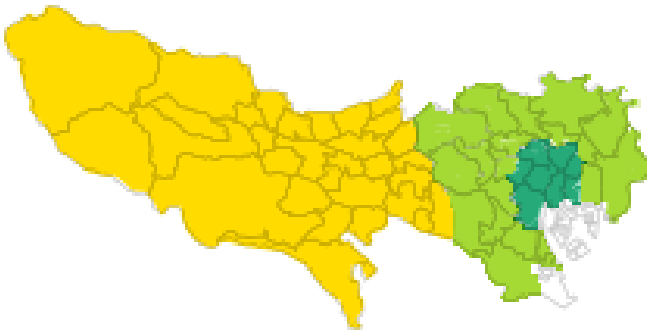


Ilustración 8⁴³ Mapa de Tokio 1893. Después de la constitución, bajo el sistema municipal el territorio de la Prefectura de Tokio (color amarillo) aumentó.

En menos de 50 años Edo pasó a ser Tokio, la capital de la nueva nación japonesa. Su incremento poblacional no se debió por políticas de natalidad, sino en gran medida por el aumento territorial y la reubicación de personas, por lo menos eso sería hasta que las políticas poblacionales empezaran a surtir efecto. Los cambios y la distribución territorial junto con otras decisiones gubernamentales fueron las que encaminaron a Tokio a ser la

⁴² Archivo Digital Nacional de Japón, «Creación de los 15 distritos de Tokio» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/12.html> (consultado el 3 de enero de 2018)

⁴³ Archivo Japón, «Convención de la reconstrucción de la capital»

capital de un nuevo imperio, el cual quería que su capital fuera moderna y sus dirigentes hicieron todo lo posible para que esto fuese posible.

2.2 EL DISTRITO DE LADRILLOS ROJOS

No muchos fueron los cambios urbanos que tuvo Tokio en los 10 años siguientes a la Restauración, incluso la ciudad no era precisamente la más bella ni organizada según cuenta el estadounidense Edward Morse que se encontraba en Tokio recién comenzada la Era Meiji, alrededor de 1869-1871:

...Una vista de Tokio desde algún punto elevado, revela un vasto mar de techos, el gris oscuro color pizarra de las tejas con reflejos apagados sobre su superficie, dando un efecto de sombra al conjunto. La uniforme extensión es rota aquí y allí por los edificios de protección contra fuegos con sus pesados techos de tejas y caballetes y sus paredes completamente blancas o chorreadas de negro...⁴⁴

El aspecto que hay que resaltar en este fragmento es la presencia de edificios de protección contra fuegos, lo que significa que éste fenómeno era bastante recurrente tanto en Edo como en Tokio, solo en la era Meiji hubo catorce incendios⁴⁵. Rescatando algunos de los más famosos incendios de la ciudad en sus etapas, se encuentra el ocurrido en 1657 conocido como el Gran Incendio Meireki (mencionado anteriormente) y el Incendio en Kyobashi y Tsukiji en 1872. Los pocos espacios entre casas y el material en el que estaban construidas facilitaban la propagación del fuego, que era bastante difícil de detener y destruía lo que encontraba, pero así de rápido como todo se devastaba, se reparaba. La razón era simple: unos cuantos trozos de madera y paredes de papel hacían una casa o un local en muy poco tiempo; por esta misma razón no se podía hablar de un Tokio lo suficientemente bello para llamar la atención de un extranjero.

No obstante, la constante presencia de fuego no podía continuar en el plan que tenía el gobierno Meiji para Tokio y el punto pivote fue el incendio de Kyobashi y Tsukiji en 1872. Aparte de edificios quemados hasta sus cimientos, lo que dejó el incendio fue un gran

⁴⁴ Emilio García, *Muerte y resurrección de Tokio, arquitectura y urbanismo 1868-1930* (México DF: Colegio de México, 1998),50.

⁴⁵ Aprendamos de la calamidad, «Desde la era Meiji hasta la actualidad, tabla cronológica» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/saigai/history.html> (consultado el 7 de enero de 2018)

terreno vacío listo para construir; y sin desperdiciar esta oportunidad el gobierno puso en marcha la construcción de lo que se conocería como el Distrito de los ladrillos rojos (煉瓦街 *Rengagai*) en el sector conocido como Ginza (銀座). El Consejo de Estado del gobierno Meiji contrató al irlandés Thomas James Waters quien ya había trabajado en el diseño de otros edificios a lo largo de Japón, para que diseñara el proyecto más revolucionario de Tokio hasta la fecha. Waters basó sus diseños en el Regents Park en Londres e indicó al Consejo la manera de convertir Ginza en la nueva cara de un Tokio que empezaba a modernizarse.

Este nuevo sector finalizó obras en 1877 y se construyó casi en su mayoría de ladrillos rojos hechos en Japón con tecnología importada de Inglaterra. Tanto sus edificios georgianos como sus vías tenían ese color característico que le dio el nombre con el cual se conoció el distrito. Otra de las innovaciones que Waters diseñó, fue la ampliación de la vía principal a unos 27 metros de ancho, que estaba dividida entre un carril para que circularan los vehículos y una acera para peatones, igualmente se sembraron diferentes clases de árboles, entre ellas cerezos, estos se utilizaron para adornar las calles y así convertir un espacio que anteriormente era de tránsito en un espacio público de paseo y ocio.⁴⁶

La elección de este sector para empezar la modernización de Tokio no fue simplemente por el incendio, ya que en el mismo año en el que este se quemó, se inauguró el primer ferrocarril de Japón que iba hasta Yokohama, y Ginza quedaba convenientemente muy cerca de la estación de la cual partía el tren, Shimbashi. Acorde con su plan de modernización, se creó el distrito de ladrillos rojos para que fuese el eje comercial del ferrocarril y gracias al nuevo enfoque que le había dado Waters, la gente podía ir a caminar las nuevas tiendas y negocios que se empezaron a formar en lo que era el centro de la vida pública de Tokio. Las fachadas georgianas atraían a toda clase de personas que querían descubrir cómo se veían las ciudades europeas y estadounidenses y por este interés generado en la población, el gobierno vendió las casas.

⁴⁶ García, «Muerte y resurrección de Tokio»,51.

Ginza también se volvió el centro de comercio de mercancías occidentales porque todos los productos que llegaban al puerto de Yokohama, se vendían en los negocios abiertos en las casas de ladrillo. Cafés al estilo europeo empezaron también a emerger junto a las aceras aumentando más el tránsito de personas, convirtiendo a Ginza en el primer espacio de ocio de Tokio. Gracias a todo esto, el pueblo japonés podía familiarizarse con todas aquellas maravillas del lejano occidente que antes eran prohibidas o escaseaban, y podían asombrarse positivamente con los cambios que estaba impulsado el gobierno, dándoles así mayor credibilidad y respaldo.

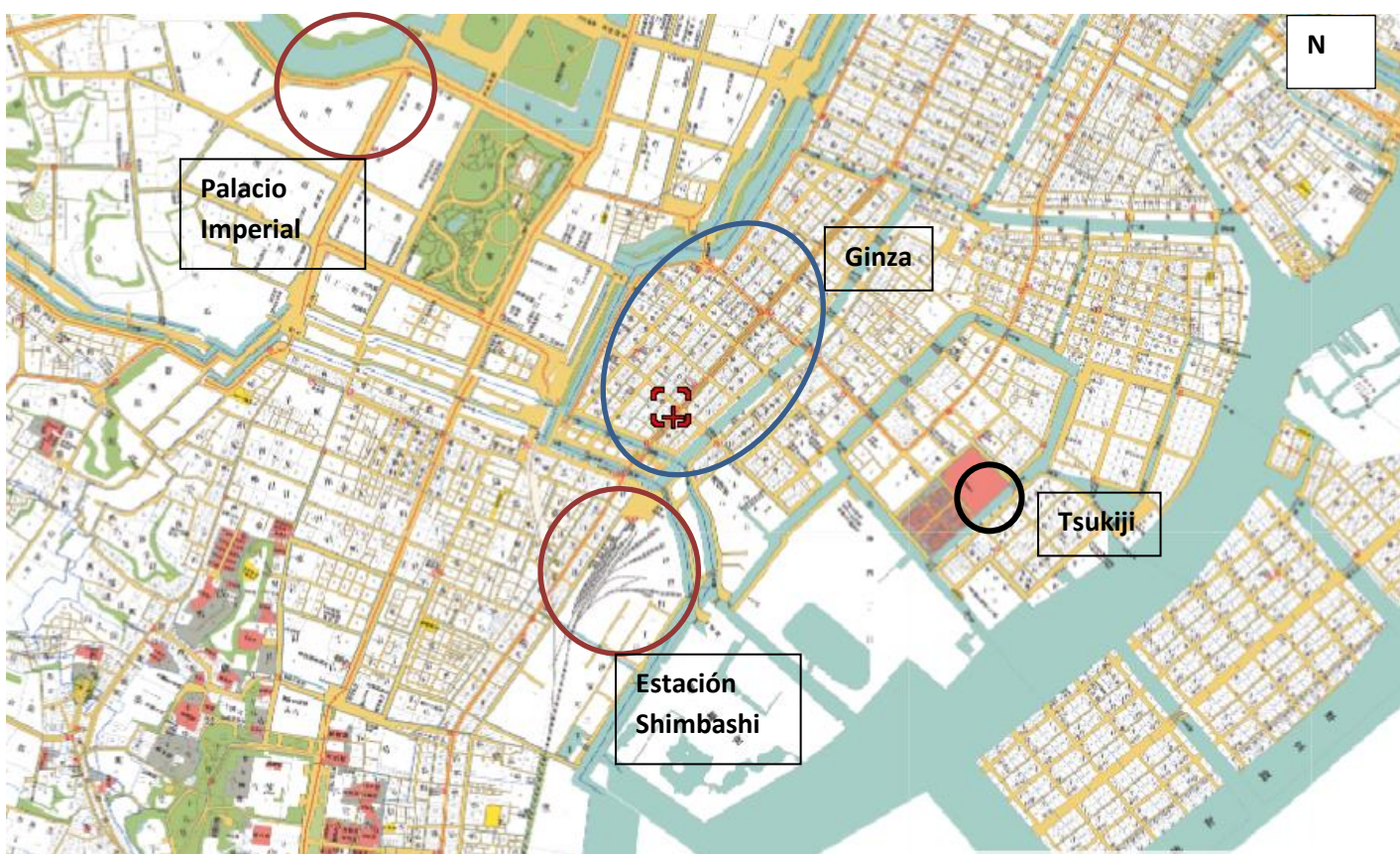


Ilustración 9 Mapa de Tokio donde se muestran los sectores de Tsukiji, Ginza y Shimbashi, alrededor de 1900⁴⁷

⁴⁷ Goo, «Tokio durante la era Meiji» <https://map.goo.ne.jp/map/latlon/E139.46.0.673N35.40.40.266/zoom/9/?data=meiji> (consultado el 10 de enero de 2018) Gráficos realizados por el autor.

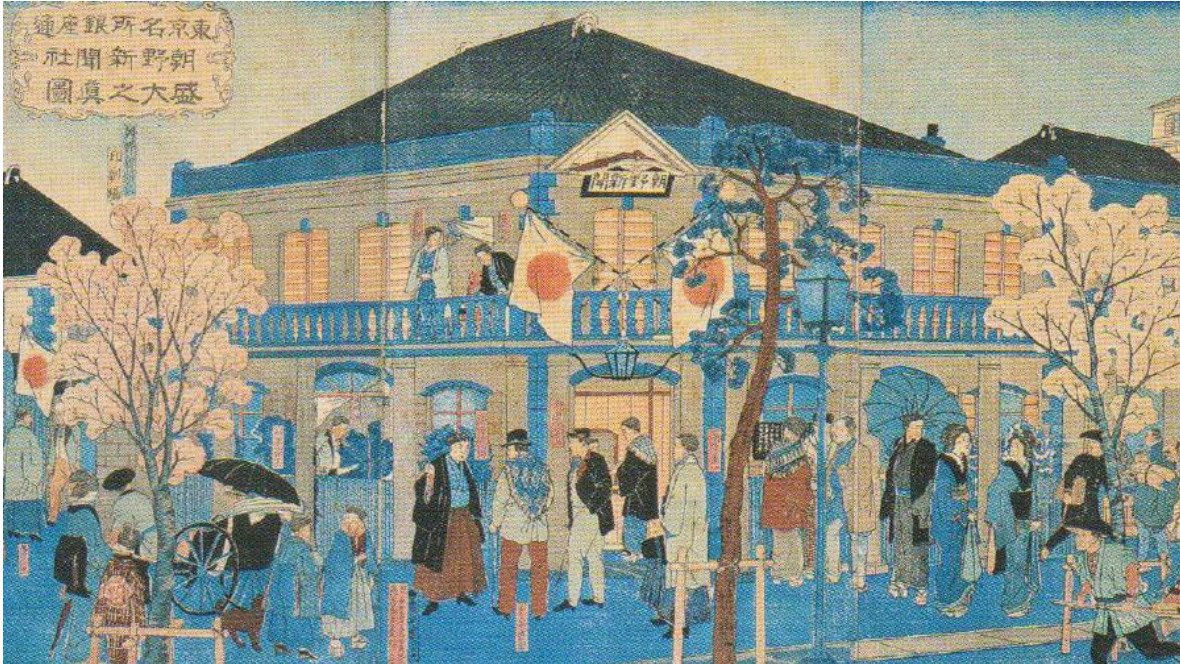


Ilustración 10 Ginza como un sector comercial con espacio peatonal⁴⁸

La modernidad rodeaba el Distrito de ladrillos rojos, en sus calles empezaron a aparecer los primeros periódicos (a modo de ejemplo el Asahi 朝日 y el Mainichi Shinbunsha 毎日新聞社 el cual se sigue publicando) y ser punto de encuentro de periodistas que buscaban en Ginza las principales noticias que llegaban tanto dentro, como fuera del país. La moda occidental tomó fuerza y lo tradicional comenzó a quedar en un segundo plano entre los japoneses, la gran mayoría de los ciudadanos podían pasear por los senderos peatonales de Ginza pero adquirir los productos que se exhibían en las vitrinas era un lujo que solo la clase más adinerada podía permitirse. Los trajes para hombre y los vestidos para las mujeres junto con otra gran variedad de accesorios formaron parte de la vestimenta de la clase alta, marcando de una nueva manera la distinción de clases en Tokio.

La ubicación de este distrito fue estratégica porque además de estar junto a la estación de Shimbashi, estaba muy cerca al espacio designado por el gobierno para los extranjeros conocida como Tsukiji (ver ilustración 6). De esta manera Ginza era el punto de encuentro

⁴⁸ Tokyo Ginza Official, «History» <http://www.ginza.jp/history> (Consultado el 22 de enero de 2018)

entre japoneses y occidentales, los cuales no era que se llevaran de la mejor manera⁴⁹, como resultado de tantos años de aislamiento el pueblo japonés generó una conciencia negativa frente a cualquier persona que llegara del exterior. Asimismo en la época final del Shogunato los extranjeros que llegaron al país fueron ubicados fortuitamente separados de los japoneses en un sector que era exclusivamente para ellos, con el fin de separar las dos comunidades, pero Ginza significaba un punto de convergencia entre ambos.

El proyecto de reconstruir la ciudad con edificios de ladrillo no solo era único para Ginza, en otros distritos se mandaron construir edificaciones semejantes como en el distrito de Yotsuya; sin embargo, no hubo la suficiente cantidad de estas construcciones para volver a Tokio una ciudad de ladrillos. Esto se debió a que la construcción de estos complejos agotó el presupuesto del gobierno el cual tuvo que suspender el proyecto, dejando esparcidos por la ciudad edificios rojos que nunca llegaron a ser la imagen que se quería para la ciudad. Por falta de un planeamiento riguroso, Ginza se convirtió en un sector único en la ciudad, dándole así un aire de incoherencia puesto que solo un sector había sido intervenido.

2.3 ESFUERZOS PREVIOS

Incluso antes de la finalización de Ginza, diferentes personajes importantes del gobierno plantearon la necesidad de realizar un plan urbano para Tokio, puesto que la antigua ciudad de Edo no podía ser la imagen de una capital imperial. Los edificios rojos no eran suficientes para llamar a Tokio una ciudad modernizada porque aparte de ese pequeño distrito, la ciudad seguía teniendo la apariencia que tuvo durante el Shogunato. También tenían claro que para lograr su objetivo modernizador, se tenía que cambiar la ciudad desde sus cimientos, un cambio profundo que no se lograría solo con embellecer la fachada de un área.

El primer plan que contenía un cambio radical fue hecho en 1880, escrito por Matsuda Michiyuki el entonces gobernador de Tokio. Este se conoció como: *Problemas de*

⁴⁹Ian Nish; Raul Ledge Curzon *Britain and Japan, biographical portraits* (Nueva York; Psychology Press, vol III, 1999),31.

demarcación del distrito central de Tokio (東京中央市画定の問題 *Tokio chuo shiku kakutei no mondai*). Siguiendo el ejemplo del cambio urbano realizado en París por el Barón de Haussmann, Matsuda buscaba densificar el área central de Tokio ya que consideraba que ésta era una ciudad que había crecido muy dispersa y sin aparente control sobre la delimitación de áreas especiales, es decir, el centro era un espacio donde abundaban las casas de madera de los chonin (el pueblo) las cuales eran la materia prima para los constantes incendios de la ciudad, cuando debería ser el centro del poder del nuevo gobierno y lugar de concentración económica.⁵⁰ Matsuda también propuso la creación de grandes avenidas y edificios, el mejoramiento de la infraestructura vial, acueducto y líneas de gas, y por encima de todo la construcción de un gran puerto. El propósito máximo que buscaba el gobernador era el fortalecimiento económico de Tokio dándole prioridad a la infraestructura comercial y separando claramente las áreas en las que se movían grandes sumas de capital de las zonas más deprimidas.⁵¹

El Comité Municipal se reunió a finales del año de 1880 y el siguiente gobernador de Tokio, Yoshikawa Akimasa tomó algunos aspectos propuestos por Matsuda y cambiando y eliminando otros, creó el primer edicto oficial que se convirtió en otro plan urbano de Tokio conocido como el *Tratado de mejoramiento Urbano* (市区改正意見書 *shikukaisei ikensho*). La gran diferencia con el plan anterior era que esta nueva versión no solo se aplicaba en la zona central de la ciudad sino que buscaba aplicar los cambios en todos los rincones de Tokio, además de volverla también un centro político y comercial.⁵²

⁵⁰ Andre Sorensen, *The making of Urban Japan, Cities and planning from Edo to the twenty-first century* (Londres: Routledge, 2003), 64. Disponible en línea <https://books.google.com.co/books?id=LomFAGAAQBAJ&pg=PA64&lpg=PA64&dq=tokyo+central+district+demarcation+issues&source=bl&ots=ry4ErvCbDB&sig=K7ed5foeSAQRvvi6f3geJ0mZ0b4&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj2xbuLwqHZAhWHrVkkKHd1VALgQ6AEILDAB#v=onepage&q=tokyo%20central%20district%20demarcation%20issues&f=false>

⁵¹ Yorifusa Ishida «Los problemas de planeación del centro de Tokio»

<http://www.ues.tmu.ac.jp/cus/archives/cn17/pdf/07-03.pdf> (consultado el 28 de enero de 2018)

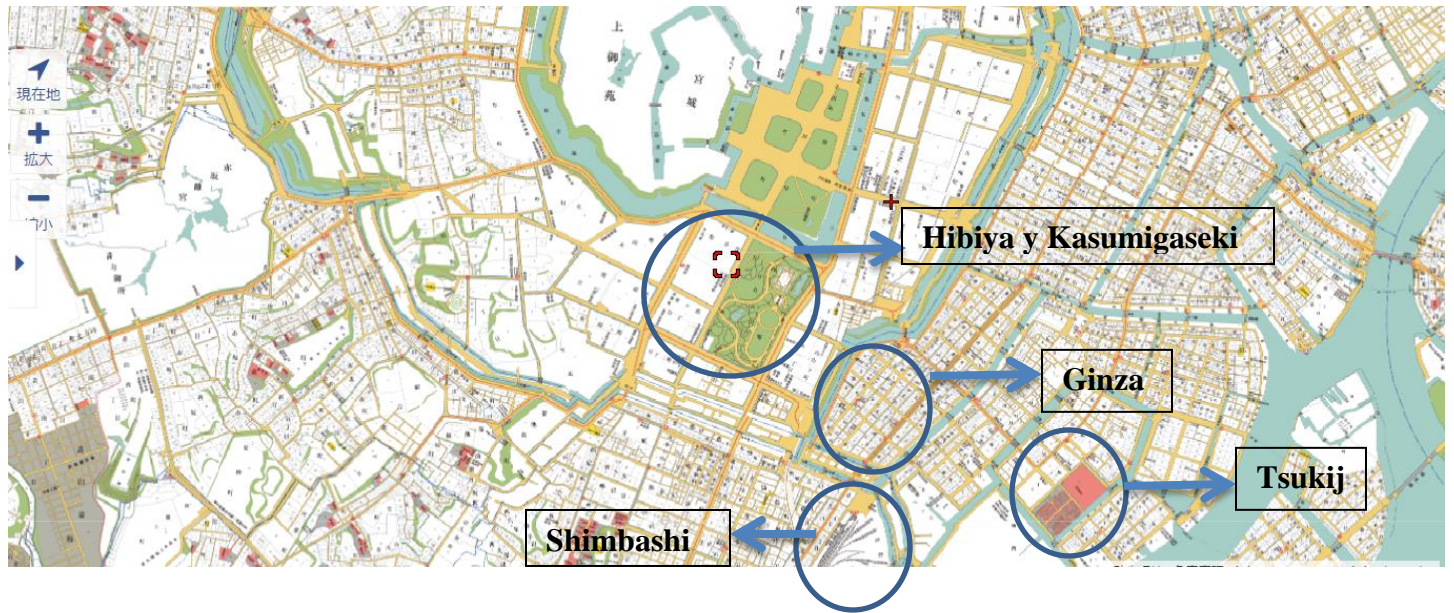
⁵² Benjamin Fraser; Steven Spalding, *Trains, Culture and Movility, Riding the Rails* (Washington: Library of Congress, 2012), 246. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=fUOY8941RjMC&pg=PA245&lpg=PA245&dq=matsuda+city+planning+statement&source=bl&ots=jstfLqgb_j&sig=6moO5ZKhYAOLetQ-ma1Ls59scNY&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjKscCRraHZAhWHQpAKHe49CX8Q6AEIJAA#v=onepage&q=matsuda%20city%20planning%20statement&f=false

La visión de Yoshikawa se iba acercando a la definición de ciudad imperial a la que querían dirigirse, pero para que se lograra era necesario integrar diferentes aspectos en Tokio como el político, el económico y el comercial. Por un lado, el primero de los tres aspectos estaba representado en el emperador Meiji quien después del incendio de 1872 se trasladó a un palacio provisional en Akasaka mientras se construía uno nuevo ubicado en el mismo lugar donde se encontraba anteriormente. Por otro lado, Tokio no era el centro de la economía ni del comercio, estos aspectos eran dominados por Osaka, la cual había sido convertida por el gobierno Meiji en la ciudad económica de Japón. Esta ciudad contó con un puerto en el año en 1874, mucho antes de Tokio, por esto la gran mayoría de la tecnología entraba y se comercializaba ahí.⁵³ En conclusión, Osaka estaba más preparada para representar a Japón como capital mejor que Tokio.

El gobierno Meiji se percató de las falencias que tenía la capital, y desde el plan mejorado de Yoshikawa, se decidió actuar para empezar el cambio verdadero de Edo a Tokio, pero se estaban enfrentando a la realidad de una escasez de espacio y la poca disponibilidad que había para la remodelación que estaba planeada. Aunque fuese un verdadero reto, el gobierno puso gran esfuerzo en transformar no solo un sector de Tokio como lo fue Ginza y para lograrlo, el Ministro de Relaciones Exteriores Inoue Kaoru, un político que estaba a favor de la intervención extranjera propuso un plan que puso un alto al plan de Yoshikawa. Kaoru decidió contratar a una firma de arquitectos prusianos para que plantearan soluciones al atraso de la construcción de la capital imperial. Los arquitectos Wilhelm Brockmann y Hernan Ende llegaron a Japón en 1886, siendo ellos una muestra de la admiración que sentían los japoneses sobre todo lo proveniente del Imperio Alemán, en especial el poder internacional que esta reflejaba. Al mismo tiempo, Kaoru deseaba fortalecer la imagen de Japón frente a los demás países dándole a la capital el impulso que necesitaba para destacar.

⁵³ El Osaka actual «El amanecer del Osaka moderno» <https://web.oml.city.osaka.lg.jp/hensansho/exhibition/history/03.htm> (consultado el 1 de febrero de 2028)

La tarea que el Ministro tenía para los alemanes era la de planear un área para concentrar el poder político de Tokio cerca del palacio imperial, esto en la iniciativa de fortalecer el papel de Tokio y en especial a Japón. Los arquitectos diseñaron una serie de edificios que servirían para albergar las diferentes instituciones gubernamentales que serían de un estilo barroco, un estilo hasta ese momento nunca visto en la isla. Estos edificios estaban pensados para ubicarse en la zona de Hibiya y Kasumigaseki que se encontraba al sur del palacio imperial.⁵⁴



Siguiendo los deseos del Ministro Kaoru, Ende y Bockmann diseñaron un sector exclusivo para el área gubernamental formando un área que contara a su vez con grandes avenidas y bulevares al estilo parisino. Se quería que esta zona tuviese grandes vías que sirvieran de eje para la construcción de grandes edificios y que al mismo tiempo estuviesen cerca de una gran estación de trenes. Para facilitar la construcción de los diferentes complejos que harían parte del proyecto, Ende y Bockmann propusieron la concentración de los ministerios en un área más reducida. De las propuestas realizadas por los arquitectos alemanes, solo se construyó el edificio del Ministerio de Defensa conocido también como el Edificio de ladrillos Rojos que se terminó de construir en 1895. Los demás planes propuestos por la firma de arquitectos no cumplieron con las expectativas de los políticos japoneses ya que no eran lo suficientemente modernos como para albergar el centro del poder del Imperio.

⁵⁴ Goo, «Tokio durante la era Meiji» (consultado el 14 de febrero de 2018) Gráficos realizados por el autor.



Ilustración 11 Primer diseño del edificio de la Dieta propuesto por Ende Y Bockmann en 1887⁵⁵



Ilustración 12 Segundo diseño de los arquitectos alemanes de la Dieta realizado en 1887⁵⁶. Tanto la Ilustración 10 como la 11 mostraban edificios que mantenían características asiáticas claras, lo que fue considerado un estilo no moderno por el gobierno Meiji, el cual buscaba una arquitectura occidental que representara su ideal modernizador.

⁵⁵ Alan Tasman *The Culture of Japanese fascism* (Londres: Duke University Press, 2009), 257. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=d_1ryAnnFkC&pg=PT285&dq=Ende+and+Bockmann&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwi5-teyiaTcAhWqtVkkKHWgiBjsQ6AEIKjAA#v=onepage&q&f=false

⁵⁶ Tasman «*The Culture of Japanese fascism*», 257.

No obstante la pregunta que surge de la elección de Kaoru al llamar a Ende y a Bockmann es: ¿por qué arquitectos prusianos y no franceses? En los diferentes proyectos que los japoneses se habían planteado para la transformación urbana de Tokio, su gran mayoría tenían de referencia al París de Hausmann y de hacer parecer lo más posible la capital japonesa a la francesa, pero cuando fue el momento de llamar a arquitectos extranjeros solicitaron la ayuda de una firma de Berlín. Si se mira la situación de Prusia y de su capital durante la década de 1880, nos encontramos que hacía unos diez años había ganado la guerra frente a Francia y había comenzado una rápida acumulación de recursos que se concentro entre otras ciudades, en Berlín. En esta época de bonanza, Berlín comenzó a crecer a un ritmo acelerado atrayendo a personas de zonas rurales y en consecuencia, aumentando la población de la ciudad lo que influyó el crecimiento urbano, pero lo más importante del momento era la conversión de Berlín en la capital del Imperio Alemán en 1871.⁵⁷

La promulgación de Berlín y Tokio como capitales imperiales tuvo solo unos pocos años de diferencia, pero la capital alemana ya contaba con un proceso de urbanización largo debido su larga historia, cuestión que Tokio no había tenido por haber permanecido como ciudad castillo por alrededor de unos cuatrocientos años. Gracias a los diferentes procesos que había tenido Berlín, los japoneses la veían como un centro de poder político el cual deberían imitar para así otorgarle más presencia a su capital. De esta manera le brindarían mayor presencia y respeto a Japón como nación, y lograr dismantelar la mayor cantidad posible de tratados que se habían firmado con naciones extranjeras durante el fin del Shogunato Tokugawa.⁵⁸ Estos tratados llamados *Tratados Desiguales* obligaban al gobierno japonés a permitir un comercio con los estadounidenses y otros países europeos sin aranceles ni ninguna clase de protecciones sobre la mercancía, lo que generaba grandes pérdidas monetarias.

⁵⁷ Berghahn, Volker R. «The German Empire, 1871-1914: Reflections on the Direction of Recent Research.» *Central European History* 35, no. 1 (2002): 77.

⁵⁸ Sorensen, «*The making of Urban Japan*». 67

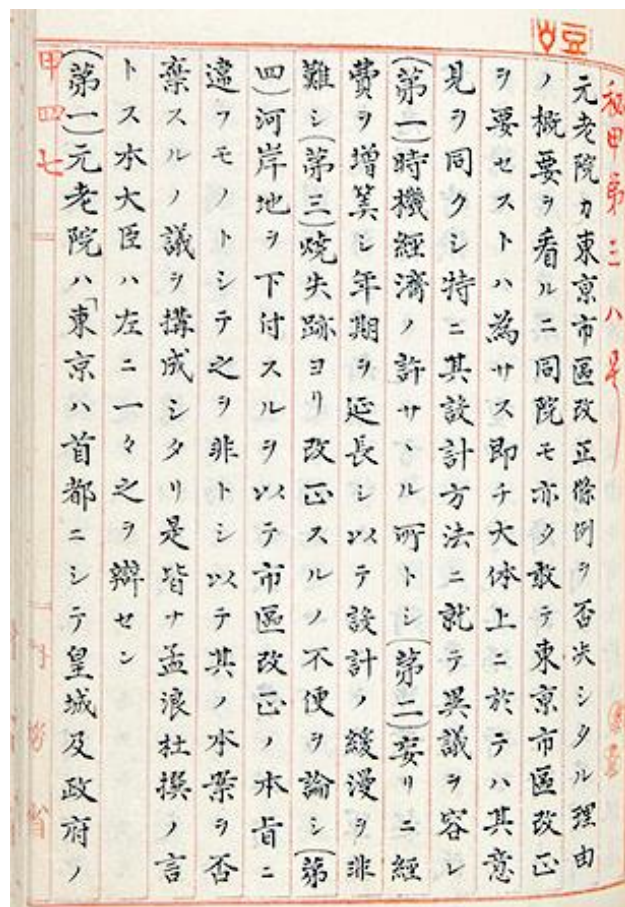
Una vez entendida la percepción de Kaoru frente a Alemania como centro de gran poder político, es fácil comprender porqué le encargó a Ende y a Bockmann el diseño de la zona y edificios gubernamentales. A pesar de los esfuerzos hechos por el Ministro Kaoru, la revisión de los tratados realizados en la época en la que el Comodoro Perry llegó a Japón (1853) terminó en fracaso, provocando su renuncia en 1887 y dando por terminada la intervención alemana en la ciudad de Tokio.

El fin de los planes del Ministro de Relaciones Exteriores y la retoma del plan de Yoshikawa demarcó el papel futuro que iba a ser Tokio para Japón, ya que las prioridades que se le querían dar a esta ciudad cambiaron. El *Tratado de mejoramiento Urbano* de Yoshikawa, ilustraba la intención de diversificar las actividades de la capital dándole un rol fundamental para el país, pero el gobierno actuó de una manera diferente al redirigir los fondos sobrantes del plan de Kaoru hacia el mejoramiento del puerto de Yokohama y empezar un almacenamiento armamentista en vez de usarlos para la construcción del puerto de Tokio.⁵⁹ Debido a esta decisión, la capital nunca creció como centro comercial y mucho menos como centro de la economía del país, dejando esta posición a la ya mencionada Osaka y convirtió a Tokio como el centro único de la política del imperio.

Los primeros intentos de organizar Tokio solo dejaron unos pequeños remanentes pero nada más. La cantidad de propuestas que surgían de varios sectores impidieron que hubiera un enfoque claro y unificado. Cuando ya se definió el papel de la ciudad, un solo rector fue elegido para que tomara las correspondientes decisiones: el Ministerio del Interior, quien en 1888 pasó al Consejo de Estado la propuesta llamada *Ordenanza del mejoramiento de la ciudad de Tokio* (東京市区改正条例 *Tokyō shiku kaisei jōrei*) en 1888, el cual fue denegado por grandes personalidades del Consejo como Ito Hirobumi, primer Primer Ministro de Japón.⁶⁰

⁵⁹ Fraser, Spalding, «*Trains, Culture and Mobility*,» 246

⁶⁰ García , «Muerte y Resurrección de Tokio» 65



61 Ilustración 13 Decreto donde se rechaza la Ordenanza del mejoramiento de la ciudad de Tokio

Al final, tanto el Ministro del Interior Yamagata Aritomo y el Ministro de Hacienda Matsukata Masayoshi hicieron caso omiso y lograron rescatar y hacer que algunas de la propuestas de la Ordenanza pasaran a ser ley en Agosto del mismo año. Esta ordenanza permitió al gobierno de intervenir directamente en la ciudad y las propuestas que pasaron especificaban la necesidad de diseñar las vías teniendo en cuenta su importancia con el comercio, en la reestructuración de servicios tanto primarios como secundarios como la salud pública, la prevención de incendios y el mejoramiento del sistema de transporte en toda el área urbana.⁶² Por otro lado, el Consejo Privado denegó el código de construcción que dejó sin regulación a la construcción privada a Tokio por alrededor de treinta años.⁶³

A pesar de lo anterior, hubo oposición a la Ordenanza por parte de importantes miembros del gobierno, porque este plan requería gran parte del presupuesto nacional el cual quería

⁶¹ Archivo Digital Nacional de Japón «Establecimiento de la ordenanza del mejoramiento de la ciudad de Tokio» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/32.html> (consultado el 27 de febrero de 2018)

⁶² Sorensen, «The making of Urban Japan». 66

⁶³ Sorensen, «The making of Urban Japan». 69

ser utilizado para fortalecer el ejército y su armamento. Diez años antes, en la década de 1870, Japón ya se mostraba hostil frente a la China de los Qing sobre cuestiones territoriales y desde ese entonces el gobierno destinó parte de su esfuerzo en mejorar su capacidad militar. Todo el dinero posible era utilizado en esta causa, por lo que no sorprende el rechazo a la Ordenanza de Yoshikawa en 1888 ya que 6 años más tarde empezó la primera guerra Sino-Japonesa (1894), la primera guerra internacional que enfrentaba el Imperio del Sol Naciente.

Esta guerra frenó los procesos internos del país incluidos los que involucraban el desarrollo urbano de Tokio hasta ya cambiado el siglo, pues la prioridad era otra, la expansión.

De esta guerra salieron triunfantes los japoneses quienes habían anexado a su territorio la isla de Taiwán, dando por satisfecho su deseo colonialista por el resto del siglo XIX. Una vez concluido este conflicto bélico en 1895, el gobierno Meiji podía ocuparse ya de otras cuestiones al interior del país en especial la construcción de infraestructura vial, acueductos, electricidad y ferrocarril entre otros, un aspecto importante de este impulso constructor fue la reactivación de la Ordenanza del mejoramiento de la ciudad de Tokio de 1888.

2.4 LA COLONIA LABORATORIO

¿Cómo era posible que un país que apenas estaba empezando a concretarse tuviera a su disposición territorios coloniales? Preguntas similares fueron las que se hicieron miembros importantes del gobierno Meiji como Goto Shimpei (futuro encargado de la administración de la colonia de Taiwán). Japón estaba estrenando constitución y por lo tanto redireccionando el imperio cuando obtuvieron su primera colonia, Taiwán (台湾) y trataron de hacer de ella un lugar de pruebas para poder desarrollar el mejor sistema posible para luego transferirlo a la isla principal. Es de consideración observar con atención lo sucedido en Taiwán durante los años que fue colonia japonesa, en especial durante sus primeros años para comprender la mentalidad nipona con respecto a sus propios territorios y de los de ultramar.

La isla había sido históricamente un territorio con dueños volátiles, su población nativa tuvo constantes disputas con colonos holandeses, españoles y después chinos, quienes con el tiempo la volvieron provincia del imperio Qing. Después del tratado de Shimonoseki en 1895, la nueva metrópolis decidió ajustar las actividades que se llevaban a cabo en Taiwán para favorecerse; cambiaron la capital de la ciudad del sur de la isla, Tainan (台南), al norte en la ciudad de Taipei (台北), (la cual hacía un tiempo concentraba las principales actividades) para facilitar la comunicación con Tokio y explotar su posición geográfica de puerto.

El gobierno Meiji dividió la intervención de la isla en tres etapas que seguían un curso de una japonización de rapidez media. Estos planes no podrían ser realizados en las condiciones en las que se encontraba Taipei, la cual no era más que una ciudad cuyo desarrollo urbano apenas estaba comenzando cuando Taiwán pasó a manos japonesas.⁶⁴

Esta intención puede verse claramente en los cambios urbanos propuestos para la nueva capital, interviniendo la vieja ciudad y preparandola para recibir la modernidad. El primer paso fue la implementación de políticas que se centraban en la seguridad social que aseguraran un manejo estable de los territorios en los que se querían ejercer cambios; comenzando con el territorio que se encontraba rodeado por las murallas y las cinco puertas que custodiaban Taipei.⁶⁵

⁶⁴ Debido a que la isla de Taiwán fue reconocida por el imperio Qing como provincia en 1885, no tuvo una intervención directa hasta ya muy cerca del tratado de Shimonoseki, haciendo de Taipei una ciudad con un desarrollo urbano limitado.

⁶⁵ Qian Zhang «EL urbanismo de la ciudad de Taipei durante la época colonial japonesa» https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaeg/40/3/40_KJ00003741448/pdf/-char/en (consultado el 1 de marzo de 2018)

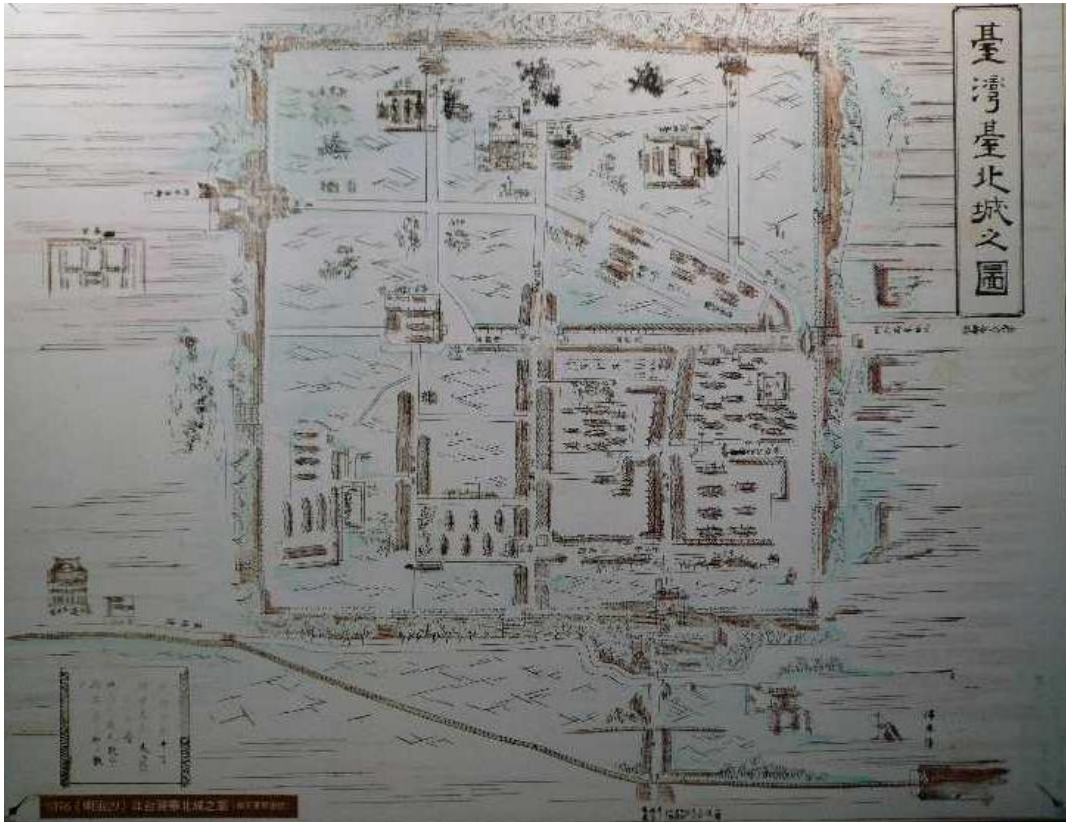


Ilustración 14 La ciudad amurallada de Taipei alrededor de 1884 en la cual se evidencia la fortificación diseñada por el gobierno Qing que custodiaba la parte central de la ciudad⁶⁶.

Estas fortificaciones hechas para defender la bahía natural de la ciudad se convirtieron en un obstáculo para el desarrollo vial, por lo cual los japoneses las derrumbaron dejando solo las cinco puertas que se encontraban alrededor de la muralla. El Gobierno General de Taiwán, el órgano rector encargado de la administración de la isla, se encargó de brindar a la capital de su nueva colonia, todos los medios necesarios para que esta creciera como centro urbano⁶⁷.

Con la promulgación de un plan urbano en 1904, el administrador Goto Shinpei se encargó de implementar el primer sistema sanitario moderno en la isla, así como la construcción de avenidas, bulevares, parques y ferrocarriles, además de pensar la ciudad bajo un urbanismo

⁶⁶ Revista de Lectura «El presente y el pasado del edificio Futai Street» <https://www.watchinese.com/article/2016/22319> (consultado el 3 de marzo de 2018)

⁶⁷ Zhang «EL urbanismo de la ciudad de Taipei»,42.

riguroso. Es de importancia resaltar la contemporaneidad en la que ambas ciudades se estaban desarrollando, los japoneses pusieron gran empeño en transformar Taipei e hicieron en ella lo que acababan de hacer en Tokio. A modo de ejemplo está el sistema de aguas e higiene; el planeamiento en esta área fue realizado por el británico William L. Burton quien al terminar su contrato en la Universidad Imperial de Tokio fue llevado a la colonia para continuar su trabajo. Lo que funcionaba en una ciudad era implementado en la otra y así se podía escoger el método urbano correcto, no obstante, el gobierno Meiji y posteriormente el gobierno Taisho usaron el ejemplo urbano tokiota para que los taiwaneses fueran japonizándose mediante la asimilación de la cultura que brindaba la capital de la metrópolis.

2.5 EL NUEVO SIGLO

El Tokio que recibió el nuevo siglo había cambiado poco. *La Ordenanza del Mejoramiento de Tokio* había planteado una importante cantidad de reformas que fueron siendo reducidas por la falta de presupuesto causado por las acciones bélicas. No obstante, la ciudad contaba con su primer parque público Ueno (1873) el cual junto a Ginza, fueron las primeras expresiones de espacio público en la ciudad otorgándole a los japoneses de diferentes clases sociales nuevas formas de esparcimiento. La ordenanza había dejado las primeras líneas del metro elevado que iban desde la estación de Shinagawa, pasando por Shinbashi hasta el parque Ueno y había logrado aprobar la creación de una estación central que conectaría las futuras líneas que se crearían en la ciudad, esta sería la estación de Tokio terminada en 1914 (ver capítulo 3).

A pesar de los proyectos que se habían planteado con la Ordenanza, muy pocas transformaciones se habían logrado llevar a cabo debido a la falta de una ley que controlara la construcción en todo el país. Solo fue hasta ya llegado el siglo XX que se realizaron varios intentos entre 1903 y 1913 pero sólo fue logrado en 1919. No hay dificultad al entender el porqué de la demora de dicha ley ya que había intereses por doquier que frenaban su avance, a modo de ejemplo estaban los mismos miembros del gobierno,

quienes para ser electos necesitaban poseer una importante cantidad de tierras⁶⁸. Asimismo estaban los propietarios de tierras donde se habían asentado barrios, ya que de ahí se recolectaban desechos que eran vendidos a los granjeros. El gobierno Meiji era muy estricto en su mandato, pero había descuidado el poder local, el cual nunca cambió de manos desde la era del Shogunato, en las ciudades no surgieron grupos que lideraran y guiaran las acciones del pueblo, ellos simplemente siguieron el curso de su vida haciendo lo que tenían que hacer sin ninguna clase de control. Es por esta razón que los barrios marginales fueron creciendo sin ninguna intervención, no solo en Tokio, las grandes ciudades de Japón se enfrentaban ahora a un problema de salubridad causada por el crecimiento insostenible de casas que no contaban con las condiciones propias para su uso. Al no haber una ley sobre el tema ni nadie quien supervisara su ejecución, el gobierno, a pesar de las múltiples trabas, se

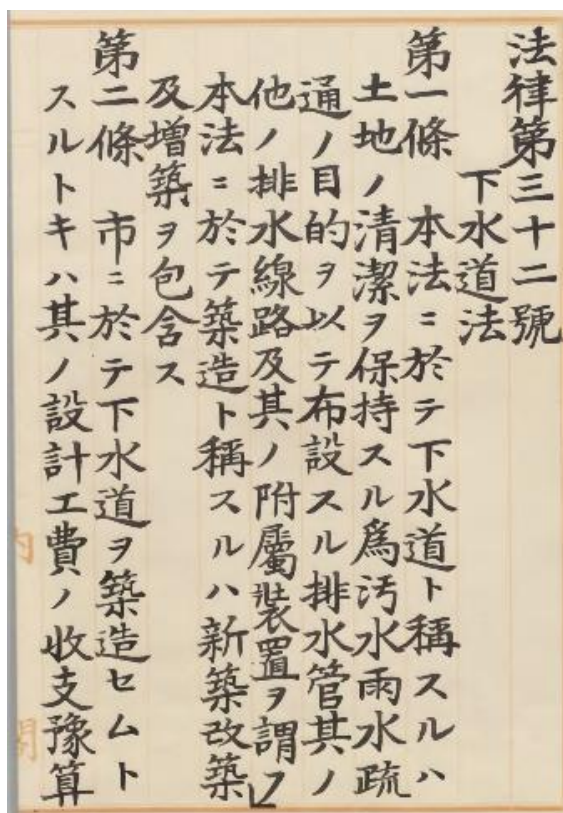


Ilustración 15 Ley de Alcantarillado Meiji año 33, 1900

vio en la obligación de tomar medidas. Una de ellas es la creación de leyes que ordenaban la creación e implementación de una red de alcantarillado en el año de 1900⁶⁹:

⁶⁸Sorensen, «The making of Urban Japan». 70

⁶⁹ De derecha a izquierda: Ley número 32, Ley de Alcantarillado primer artículo: El alcantarillado tendrá en la ley, el nombre de “tuberías de aguas residuales de lluvia para el mantenimiento de la salubridad del terreno”

La ciudad de Tokio ya era grande cuando llegaron los Meiji, y con las medidas modernizadoras que implementaron, la capital siguió expandiéndose. La diferencia con la era Tokugawa era la tecnología y la industria que mejoraba y a la vez hacía más difícil la vida en las ciudades grandes. La población creció por la migración desde el campo⁷⁰ y todas esas personas se asentaron en los ya nombrados barrios marginales, fenómeno que se presentó de igual manera en las ciudades industriales alrededor del mundo. Como no había habido hasta el momento (comienzos de siglo XX) una ley de construcción, el loteo de los terrenos permanecía igual al de la era Edo, lo que significa que la mayoría de la población se concentraba en los terrenos que antes pertenecieron a los Chonin (el pueblo), es decir en espacios mínimos que hacían muy difíciles las condiciones higiénicas.



Ilustración 16⁷¹ Mapa de Tokio 1871 donde se puede apreciar las diferencias en el loteo y la distribución de tierras. A la izquierda del círculo están los territorios de los señores feudales y en la parte derecha los

Y se instalarán de igual manera otras líneas de tuberías que se equiparán según lo dictado por la ley que además demanda la construcción de nuevas tuberías, reconstruir y añadir otras. Traducción del autor.

Archivos Digitales de Japón «Ley de

Alcantarillado»<https://www.digital.archives.go.jp/das/meta/listPhoto?LANG=default&BID=F0000000000000018397&ID=TYPE=&NO=> (consultado el 28 de marzo de 2018)

⁷⁰ Edo Tokyo Museum, «*La vida de la gente del pueblo*»

⁷¹ Archivo Digital Nacional de Japón, «Establecimiento de la estación de policía metropolitana de Tokio»

territorios Chonin, el pueblo, un territorio mínimo donde habitaban miles de personas. La imagen ilustra además como el loteo no varió desde la Era Edo.

Los últimos años del gobierno Meiji fueron marcados por un estallido del sentido nacionalista gracias a la victoria frente a Rusia, solo diez años después de haber vencido a China. Cuando la guerra finalizó en 1905, el mundo reconoció a la isla del este asiático como una potencia de respeto, que en menos de sesenta años había logrado expandir sus fronteras mediante la colonización en el Pacífico. Otro logro del gobierno fue darle una identidad al pueblo japonés y lo unificó bajo la figura del emperador que tenía al mando un poderoso ejército que se probó nuevamente exitoso al lograr anexar a Corea en 1910. Está claro que una de las grandes prioridades del gobierno fue protegerse internacionalmente frente a las potencias como Francia, Inglaterra y en su momento Rusia, y como ya la posibilidad de ser sometidos fue eliminada por completo, las decisiones volvieron a concentrarse en el interior del país.

Gracias a esta tranquilidad internacional, las medidas que estuvieron trancadas o en pausa en los gobiernos locales retomaron su curso y es ahí cuando Tokio empezó a dejar de lado a Edo y despegó en su impulsada carrera de estar a la par del nuevo Japón imperial. Pero el tiempo no estaba a favor del emperador Meiji, quien con su fallecimiento en 1912, le entregó el título más alto de Japón al emperador Taisho (大正), empezando así la transición hacia una nueva era. La era Taisho continuó con los programas heredados de la era Meiji, la Ordenanza seguía en pie y ahora contaba con el presupuesto requerido para su ejecución pero la importancia de ésta no es tanto lo que mandó construir (lo cual fue muy poco lo que se llegó a realizar) sino lo que significó al momento de sentar las bases del futuro ordenamiento de Tokio.

A nivel nacional, había un vacío legal que guiara a las ciudades a crecer ordenadamente ni modos de financiamiento gubernamentales, la única existente era la Ordenanza que solo aplicaba para Tokio⁷² que, dejó de ser vigente en 1918. El gobierno Meiji había sentado las

⁷² Izumi Kuroishi; *Constructing and colonized Land: Entwined Perspectives of East Asia around WWII* (Nueva York:Routledge,2014),175. Disponible en línea <https://books.google.com.co/books?id=l0Y3DAAAQBAJ&pg=PA174&lpg=PA174&dq=implementing+the+t>

bases de la nación, ahora los Taisho debían hacer evolucionar al Imperio del Sol Naciente y para lograrlo, se enfocaron en establecer una ley que rigiera a lo largo del país para que sus ciudades crecieran acorde a la imagen que se estaba proyectando internacionalmente.

El crecimiento urbano sin control y los problemas sociales que se fueron generando a partir de ahí fue lo que impulsó al gobierno Taisho a crear el *Acta de planeamiento de la ciudad y de construcción urbana* (都市計画法と市街地建築物法 *toshikeikakuho to shigaichi kenchikubutsuho*).⁷³ El principal ideólogo fue Goto Shimpei, el mismo administrador, reformista y actual Ministro del Interior, el cual había hecho de Taiwán una colonia sostenible ahora estaba diseñando una ley para el planeamiento urbano japonés. Es importante resaltar el proceso de creación de esta Acta ya que es muy diferente en su origen a la Ordenanza, siendo esta primera el resultado de intentos fallidos de modernización más no de urbanización. El Acta fue pensada bajo conceptos científicos, legales y sociales y se creó tras finalizar un estudio dirigido por el mismo Shimpei, esta contenía los principios básicos de la Ordenanza junto con conceptos europeos de zonificación como el de Frankfurt y la adaptación del principio de reajuste de tierras agrícolas a un modelo urbano.

74

Este último concepto, el de reajuste de tierras fue utilizado para cubrir el déficit financiero que enfrentaba Japón tras la guerra contra Rusia y tras la inflación general que se vivió durante y después de la Primera Guerra Mundial. Esta última tuvo grandes repercusiones tanto negativas como positivas para los nipones quienes estuvieron al lado de los Aliados. Es en este momento en el que la industria en Japón empieza a producir como nunca lo había hecho, empezó a elaborar municiones para los ingleses, aprovechó los espacios

[okyo+improvements+ordinance&source=bl&ots=IBZNbePF9t&sig=lpHEz5bHXyoq1vfKreYSMRVnQ34&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiywLX4hpLaAhWip1kKHSsXBIEQ6AEIPjAE#v=onepage&q=implementing%20the%20tokyo%20improvements%20ordinance&f=false](https://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/38.html)

⁷³ Andre Sorensen , «Urban planning and civil society in Japan: Japanese urban planning development during the ‘Taisho Democracy’ period (1905–31)» <https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/2755/2/sorensenplanningperspect.pdf> (consultado el 25 de marzo de 2018)

⁷⁴ Archivo Digital Nacional de Japón, «Promulgación de la ley de planificación urbana y ley de construcción urbana» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/38.html> (consultado el 25 de marzo de 2018)

vacíos que dejaron países como Alemania para entrar de lleno al mercado europeo, además se vio obligado a fabricar lo que en Europa ya no se hacía por causas bélicas. Siguiendo los patrones presentes a lo largo de los países industriales, la población de las grandes ciudades creció en gran medida por el boom industrial que fue avasallador en todo Japón, en especial debido a la población trabajadora que fue la causa principal de la densificación de los centros urbanos y para ilustrar este punto se muestra el crecimiento poblacional de Tokio en 1900 con aproximadamente 1.12 millones y pasa a 2.17 millones en 1920⁷⁵.

El Acta que concentraba dos partes tenía como propósito principal predecir el crecimiento de las ciudades y su población para así poder implementar un urbanismo adecuado. Era también prioridad empezar a embellecer las ciudades y otorgarles estética, por lo que el Acta de Construcción enfatizó en leyes para controlar la construcción de edificios, su ubicación y materiales.

El gobierno se aseguró de tener bajo su control todo lo que se quería hacer en las ciudades, los primeros artículos del Acta muestran una intervención directa como lo muestra el tercer artículo:

Los proyectos de planificación urbana que se implementen cada año serán decididos por el consejo de planificación urbana y por el ministro competente para ser aprobados por el gabinete.⁷⁶

De igual manera encontraron una forma de financiación ya que el gobierno no contaba con el presupuesto para aplicarlo a nivel nacional, esto lo demuestra el artículo 6 del acta:

Los gastos requeridos para los proyectos de planificación urbana correrán a cargo de la agencia gubernamental pertinente en el caso de la conducción de las agencias administrativas...En el caso de ejecutar el proyecto de planificación urbana, el costo requerido para el proyecto será asumido por la propia organización.⁷⁷

⁷⁵ Sorensen , «Urban planning and civil society in Japan»,387.

⁷⁶ Archivos Digitales de Japón «Ley de planificación urbana y ley de construcción urbana»<http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/photo.html?m=38&ps=1&pm=3&pt=3> (consultado el 1 de abril de 2018)

⁷⁷ Archivos Digitales de Japón «Ley de planificación urbana»

Aunque esta nueva acta planteó el futuro desarrollo de todo el país, esta solo se pudo implementar en su totalidad en Tokio después del Gran Terremoto de Kanto en 1923, terremoto que destruyó gran parte de la ciudad y también le permitió crecer más libremente.

La mente japonesa vio surgir una oportunidad única de uno de los mayores desastres naturales que ha vivido el país. Aunque la magnitud del terremoto alcanzó los 7.9 grados de magnitud, generó una enorme cantidad de réplicas igual de devastadoras que dejaron un saldo de 200,000 víctimas, lo que llevó a Tokio a ser reducida a sus cimientos fue un enorme incendio que duró tres días. Como si fuese una novela de ficción, las condiciones climáticas se juntaron para maximizar la catástrofe: unos fuertes vientos de fines de verano incrementaron las llamas que se iban esparciendo velozmente creando remolinos que se llamaron “remolinos de fuego”, el tsunami provocado por el fuerte temblor arrasó los pueblos costeros incluido Yokohama y Kamakura, llevándose consigo a muchas personas desprevenidas que huían del fuego.⁷⁸



Ilustración 17 Remolino de Fuego que se creó en los alrededores del río Sumida⁷⁹

El incendio que surgió del terremoto fue tan masivo por las tradicionales casas de madera que ocupaban la mayor parte de la ciudad de Tokio. Esta gran cantidad de combustible fue consecuencia de la incapacidad del gobierno Meiji y el gobierno local de no haber

⁷⁸ The great Kanto earthquake of 1923, «The earthquake and fires» <http://www.greatkantoequake.com/earthquake.html> (consultado el 2 de abril de 2018)

⁷⁹ «The earthquake and fires» html (consultado el 2 de abril de 2018)

mejorado las condiciones de vivienda de la mayoría de las personas que habitaban la ciudad, los ciudadanos estaban muy familiarizados con los incendios que azotaban muy a menudo e igual no hubo cambio alguno. El Acta de regulación y construcción de 1919 no había obtenido resultados evidentes cuando ocurrió el terremoto, lo que significaba que la mayoría de las construcciones que aún se podían encontrar a lo largo de Tokio no contaban con las regulaciones necesarias contra desastres; en otras palabras las consecuencias del terremoto fueron potencializadas por las condiciones urbanas que no habían reformado.

De esta gran catástrofe, surgieron varios mapas que reflejaron como quedó la ciudad una vez los incendios fueron controlados para así analizar la situación en la que se encontraban y poder tomar medidas que sirvieran para la reconstrucción de la capital del país.

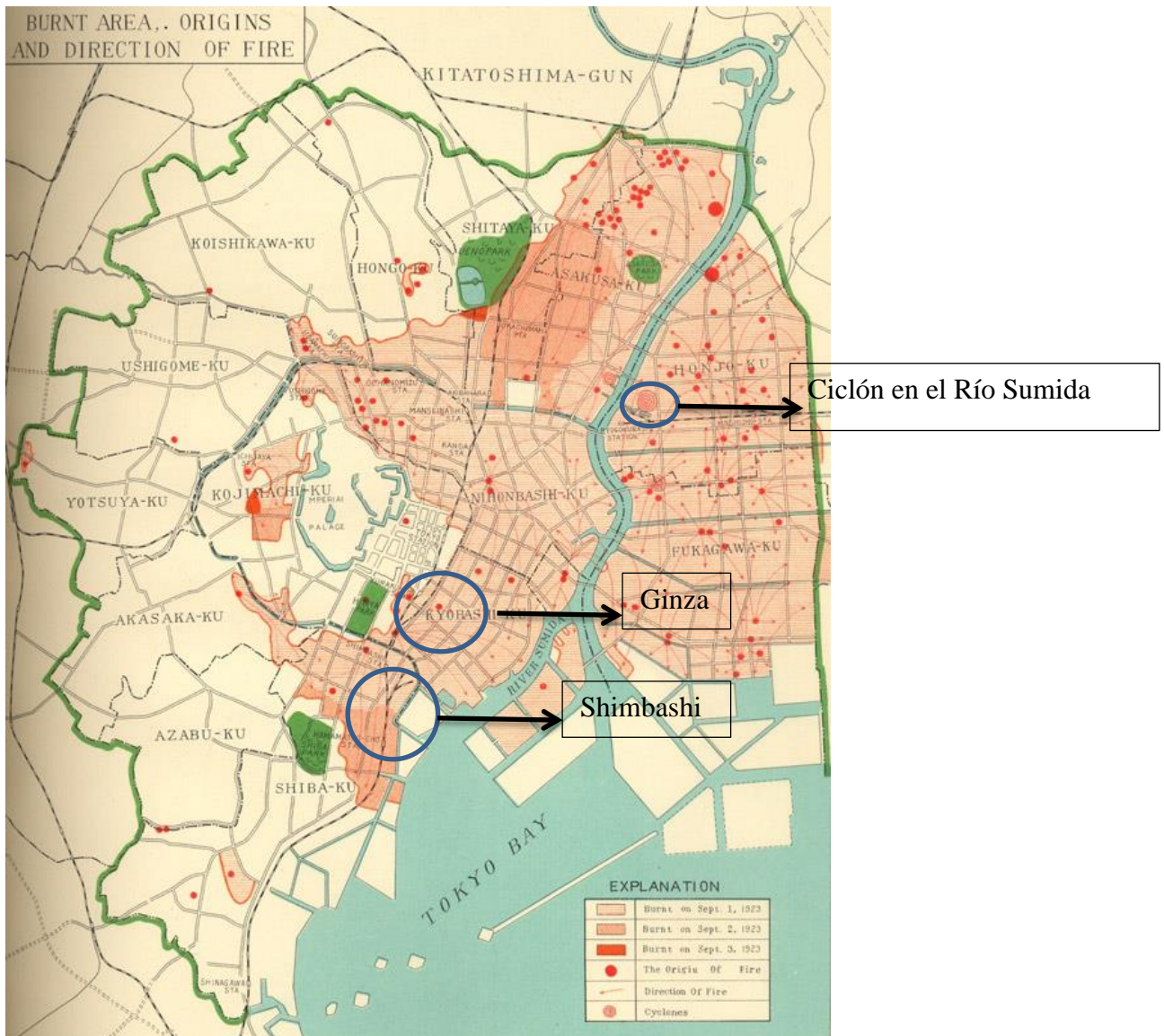


Ilustración 18 Partes destruidas durante el incendio provocado por el terremoto en 1923⁸⁰

El color más claro indica los incendios que se originaron el primero de Septiembre, el color rojo que se aprecia en la mayoría del mapa señala los incendios del 2 de Septiembre, mientras que el rojo más oscuro fueron los que ocurrieron el día 3 de Septiembre. Los puntos rojos muestran los focos y los círculos rojo claro son los ciclones que generó el viento.

⁸⁰ The great Kanto earthquake of 1923, «Earthquake newsreel» http://www.greatkantoearthquake.com/multimedia_archive.html (consultado el 2 de abril de 2018)

Como lo muestra el mapa, la parte este de Tokio fue la que resultó devastada principalmente durante el segundo día del incendio. Si se tiene en cuenta la distribución poblacional que manejaba la ciudad en ese entonces, se establece que era la parte baja donde habitaban los Chonin, las personas del común que residían en casas construidas principalmente de madera y otros materiales altamente inflamables. Además la distribución espacial de la parte baja de Tokio concentraba muchas casas en espacios realmente reducidos, sin dejar campo a espacios donde el fuego podría haberse detenido. De igual manera, las estructuras públicas como los puentes eran también construidos en madera, haciendo que se colapsaran cuando el fuego los alcanzó, atrapando a residentes de estas zonas y dejándolas sin lugar posible a donde escapar. En resumen, todo lo que se encontraba en la parte baja de los Chonin fue combustible que potencializó la destrucción.

Otro de los lugares que estuvo en el centro del incendio fue nada menos que Ginza. Esta zona a la cual el gobierno había invertido tanto tiempo y dinero, símbolo de la modernidad japonesa, desapareció en el fuego. A su vez, la ciudad y el puerto de Yokohama fueron afectados profundamente con lo que con todo lo sucedido en Tokio, generó entre la población un profundo sentimiento de pérdida y consternación. No obstante, frente a esta gran desolación surgió en la sociedad una necesidad de recuperar aquello que desapareció y crear algo que superara lo creado durante la era Meiji. Lo que dejó el terremoto además de pérdidas fue terreno libre y listo para ser usado, fue el momento perfecto que aprovechó el gobierno Taisho para implementar en su totalidad el Acta de Planeamiento y Construcción y cambiarle la cara a Tokio por completo.

CAPÍTULO 3

第3章

TRANSPORTE

3.1 EL BOOM DEL TRANSPORTE

Incluso antes de la llegada de Ieyasu Tokugawa a Edo, ésta ya contaba con ríos y canales naturales que eran usados principalmente por los granjeros que usaban sus aguas para regar los campos. Fue con la construcción del castillo de la ciudad que los ríos se empezaron a intervenir con el fin de cambiar su curso para crear los fosos que servirían para proteger al Shogun. Con el tiempo, otras obras fueron realizadas para facilitar el transporte de mercancías desde la zona de cultivo a las afueras de Edo hacia esta y viceversa, como también el transporte que se dirigía al interior del país o que viajaba en dirección a la bahía de Edo.⁸¹ Estos canales se concentraron principalmente en la zona baja de la ciudad, la parte de los Chonin (el pueblo) donde se encontraban los mercaderes y sus mercados, quienes vendían lo producido en las tierras de cultivo que llegaban a través de los canales.

Debido a la gran cantidad de ríos, canales y demás medios fluviales que poseía Edo, se construyeron bastantes puentes a lo largo del tiempo, siendo construidos principalmente de madera haciéndolos no tan seguros ni duraderos frente a las inundaciones que azotaban de vez en cuando a la ciudad. Esta combinación de canales y puentes le dio una peculiar característica a Edo haciéndola principalmente una ciudad que se movía por el agua y por lo tanto que su actividad humana girase entorno a espacios fluviales. A modo de ejemplo encontramos el sector de Fukagawa ubicado en la parte baja de la ciudad, cruzando el río Sumida.

⁸¹ Kosuke Sakura «The relationship between urban structure and waterways in Edo, old Tokyo» <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/88064/202-480-3-PB.pdf?sequence=1> (consultado el 4 de abril de 2018)

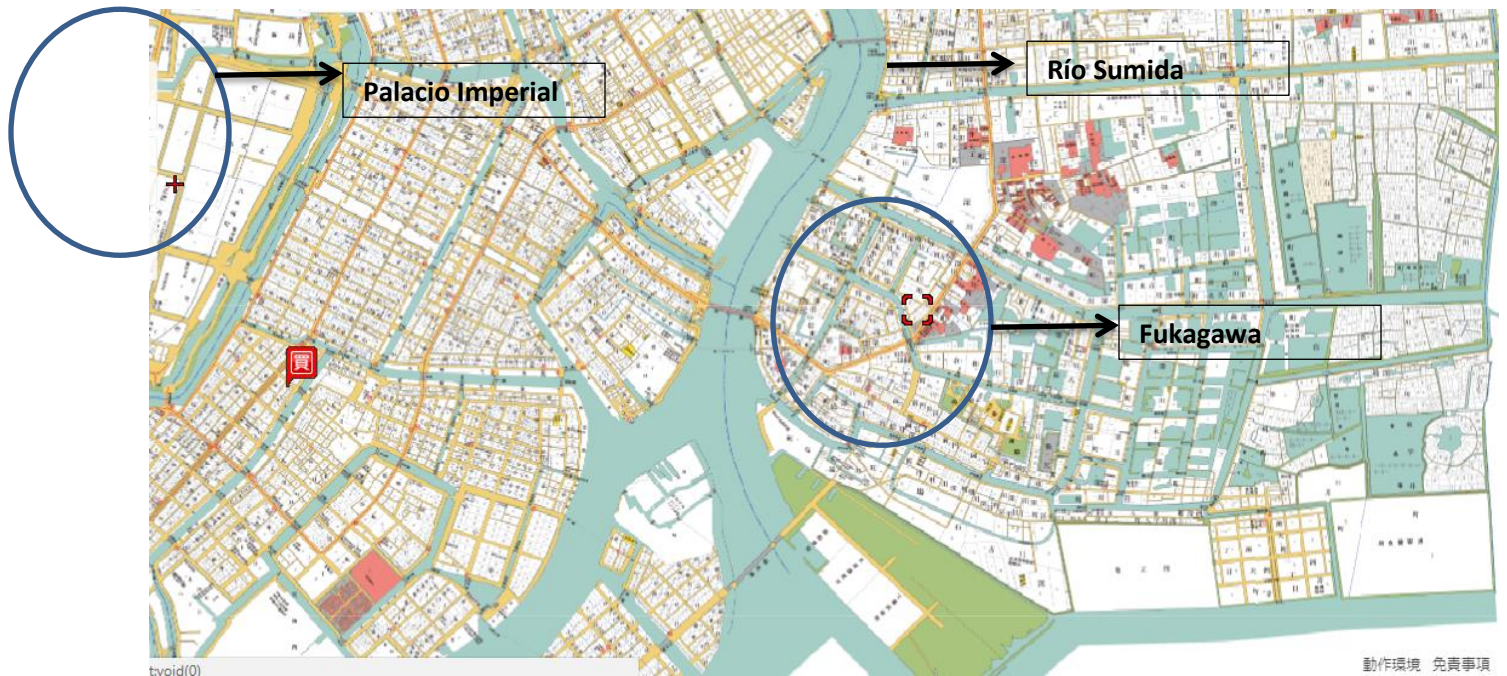


Ilustración 19 Ubicación del distrito de Fukagawa⁸²

Este distrito de Fukagawa tenía como característica especial ser el centro de convergencia de varios canales tal como se puede observar en la ilustración 12. Esto hizo que los mercaderes establecieran sus tiendas en esta zona por su agitado tránsito de personas (chonin) y productos que venían tanto del interior de la isla como de las zonas de cultivo cercanas a la ciudad de Edo.

Todo este estilo de vida fluvial comenzó a cambiar cuando la calle de Ginza fue completada en 1877, y le dio permiso de entrada a otra clase de vehículos que representasen una evolución hacia la modernidad occidental. Este fue el primer espacio que pudo ver pasar coches de caballos y posteriormente trolleys⁸³ ya que las demás calles de Tokio no estaban adecuadas para el tránsito de esta clase de vehículos⁸⁴, además, parte del diseño y las reformas que incluyó Waters para Ginza fue la de separar por primera vez las vías

⁸² Goo, «Tokio durante la era Meiji» (consultado el 7 de abril de 2018) Gráficos realizados por el autor

⁸³ Los trolleys japoneses eran carros impulsados por energía eléctrica, similar al tranvía colombiano.

⁸⁴ Las calles de la gran parte de Tokio no estaban empedradas, cuando llovía el tránsito se dificultaba por la aparición de lodo, mientras que en época de sequía abundaba el polvo. Así mismo eran calles estrechas que no hacían posible la circulación de varios vehículos a la vez.

peatonales de los carriles de coches y hacer de estos últimos empedrados para que fuesen propiamente usados y duraderos. No obstante los cambios en los medios de transporte fueron rápidos, lo que ocasionó que los japoneses usaran varios medios de transporte antes de que el metro se instaurase como ganador.

En un primer momento surgieron el Rickshaw, una especie de carretilla tirada por una persona que podía llegar a transportar hasta dos pasajeros y el Palanquín en donde una persona era transportada por dos personas que la sostenían en una especie de hamaca sujeta a un trozo de madera.



Ilustración 20 Rickshaw llevando a dos personas



Ilustración 21 Palanquín cargado por dos personas llevando a una sola ⁸⁵

Estos medios de transporte al ser de tracción humana podían transitar por diversos lugares a lo largo de la isla sin necesidad de un carril especializado, es decir, era un vehículo cuyo uso no era exclusivamente de la ciudad; pero por otra parte era solo utilizado por personas cuyo poder adquisitivo fuese alto. Después de la creación del rickshaw en 1869 en tierras niponas, su uso se expandió por toda la isla y por toda Asia oriental llegando a tener solo en Tokio una cifra de aproximadamente cuarentamil vehículos. No solo hay que ver al rickshaw como un medio de transporte, el transcurso de su uso y su manufactura depicatan varios aspectos de lo que se estaba formando en la sociedad japonesa. En un primer momento está el uso de este vehículo como un servicio pago, es decir que no podía ser usado por toda la sociedad, volviéndose así un transporte de lujo. Por otra parte está la industria y la manufactura detrás de los rickshaws, como ya se ha mencionado en los

⁸⁵ Ilustración 13 y 14 Daily Mail, «From rickshaws pulled by humans to a 155mph bullet train in just 100 years: Amazing transformation of transport in Japan» <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2306215/Japanese-transport-100-years-ago-pictures.html> (consultado el 16 de abril de 2018)

párrafos anteriores es un invento japonés, no fue una tecnología importada desde occidente y llegó a significar un empoderamiento intelectual y a su vez nacionalista para la isla.

La fábrica más importante de rickshaws perteneció a *Akiha Daisuke*, quien fabricó el palanquín con el cual el mismo emperador Meiji usaba para moverse en sus recorridos. Posteriormente, cuando la empresa de Daisuke avanzó y creció a un nivel internacional (llegando a China, India e incluso Suráfrica), éste escribió para el público de habla inglesa en 1911 cómo había sido los primeros años del rickshaw en Japón:

La introducción del Jinrikisha (Rickshaw) en 1869, abrió una nueva era para el estilo de viaje en Japón donde el status social todavía se encontraba en su infancia. Poco después de su debut, la aprobación, la apreciación y la reputación se expandieron como fuego por todo el país, tanto así que en 1872, este negocio creciente y floreciente llenaba las tiendas de compradores⁸⁶.

Durante los primeros años de la era Meiji, las calles de Tokio eran bastante rudimentarias y no poseían ningún sistema de pavimento o mantenimiento, por estas razones, tanto el rickshaw como el palanquín fueron bastante útiles ya que al ser vehículos de tracción humana no dañaban las calles de la ciudad y no las ensuciaban como lo harían vehículos halados por caballos.

Estos dos medios de transporte significaron un gran cambio en el modo como los tokiotas y en general los japoneses se movilizaban. Al principio del capítulo se desarrolló el concepto de movilidad fluvial como principal medio de transporte, ahora, la gente aunque fuese una pequeña porción, comenzó a usar el transporte terrestre para desplazarse. Tanto el rickshaw como el palanquín le dieron a Tokio el impulso para adecuarse a una nueva etapa de movilidad y para esto empezó a modificar su tradicional paisaje de canales y puentes de madera. Debido al rápido avance modernizador del gobierno Meiji, Ginza fue creada pocos años después de la invención del rickshaw y fue esta calle la que vio circular vehículos

⁸⁶ Richard W. Bulliet, *The Wheel: Inventions and Reinventions* (Nueva York: Columbia University Press, 2016), 194. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=x341CwAAQBAJ&pg=PA194&lpg=PA194&dq=Akiha+Daisuke&source=bl&ots=1IN-1XFY5I&sig=_sKOXD_tcsIhJXzsHRk7R4dTlL4&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiA7PH6ssHaAhUM2lMKHV2zBh4Q6AEIODAF#v=onepage&q=Akiha%20Daisuke&f=false

completamente nuevos para los nipones; estos fueron los coches de tracción animal y los omnibuses que circulaban vistosamente por las calles de Ginza por primera vez alrededor de los comienzos de la década de 1870⁸⁷.

Por conceptos de eficacia y costo, estos nuevos medios de transporte fueron desplazando a los dos vehículos de tracción humana ya que no solamente no habían evolucionado al ritmo que avanzaba Japón, tampoco podían utilizarse como un sistema de transporte masivo. La circulación de tanto coches como omnibuses significó para la ciudad de Tokio la necesidad de adecuar sus calles para el tránsito de vehículos más especializados. Los rickshaws como los palanquines no necesitaban de unas calles lisas o carriles, los medios de transporte recientemente llegados sí los requerían y el único lugar con las características adecuadas era, claro está, Ginza.

Los diseños que el arquitecto Waters le dio a la zona comercial de Ginza eran precisamente para que fuese una zona de gran movilidad, tanto de personas como de vehículos y diseñó las calles para que fuesen propicias para la circulación de vehículos. El primer tramo que tuvo el ómnibus fue desde Ginza hasta la estación de Shimbashi para luego expandirse hacia el norte en el sector conocido como Asakusa, cerca del parque Ueno. Después del ómnibus llegaron los trolleys halados por caballos que hacían el mismo recorrido, pero éstos duraron poco ya que fueron reemplazados por los trolleys eléctricos.⁸⁸

En menos de treinta años, el sector de Ginza vio pasar una gran cantidad de medios de transporte que evolucionaron desde una carreta que llevaba dos personas hasta trolleys eléctricos que transportaban a una cantidad mayor de pasajeros. Como Tokio llegó tarde al mundo del transporte moderno, los modelos de vehículos que entraban al país eran pronto reemplazados por las más modernas tecnologías ya desarrolladas en el exterior; por esto ni los rickshaws, palanquines, o los trolleys de caballos tuvieron más de veinte años de funcionamiento. Fue justo cuando los trolleys eléctricos se instauraron por las calles de la ciudad que Tokio tuvo por primera vez un sistema de transporte masivo y a diferencia de los rickshaws y palanquines, era accesible para la gran mayoría de los ciudadanos.

⁸⁷ Edward Seidenstricker; *Tokyo from Edo to Showa 1867-1989, the emergence of the world's greatest city* (Vermont: Tuttle publishing, 2010),70.

⁸⁸Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa »73

Otro aspecto que cambió en la ciudad fue la construcción y la implementación de una estructura especializada que pudiera sostener el sistema de transporte, para ello los tradicionales puentes de madera fueron reemplazados por unos contruidos con piedras o en acero y otros más fueron creados, a modo de ejemplo está la cifra que muestra que en 1905 Tokio contaba con 481 puentes de los cuales 26 eran de acero, 166 de piedra y los restantes de madera.⁸⁹ La importancia en el mejoramiento de los puentes e infraestructura vial radica en que el transporte podía salirse de zonas como Ginza y acercar más a las personas a otros centros diferentes de donde ellos residían, haciendo posible la utilización de nuevos espacios que antes quedaban fuera del alcance de las personas.

Las últimas décadas del siglo XIX fueron transportadas por trolleys eléctricos impulsados por la empresa de energía de Tokio, la Tokyo Electric Light Company (都電 Toden) la cual para 1904 ya movía todos los trolleys de la ciudad, reemplazando a los trolleys de caballos. Estos vehículos administrados por tres compañías diferentes, (*Tokyo densha tetsudo*, *Tokyou shigai tetsudo*, *Tokyo denki tetsudo*) recorrían la ciudad transportando de a sesenta pasajeros, una movilización de personas cuya magnitud no había sido vista por los tokiotas.⁹⁰

Como se evidencia en el siguiente mapa, para 1908 el principal medio de transporte de la ciudad era el trolley que tenía extensión por la parte este de la ciudad y al ser un sistema más rápido que los modos de transporte tradicionales permitía al ciudadano recorrer distancias que anteriormente no habría recorrido, sacándolo de su lugar habitual, de su vecindario y llevándolo a conocer otras partes de la ciudad.

⁸⁹Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa ».74.

⁹⁰ Old Tokyo, « Tokyo streetcars Tokyo Toden c, (1910-1920)» <http://www.oldtokyo.com/tokyo-streetcars-tokyo-toden-c-1910-1920/> (consultado el 17 de abril de 2018)

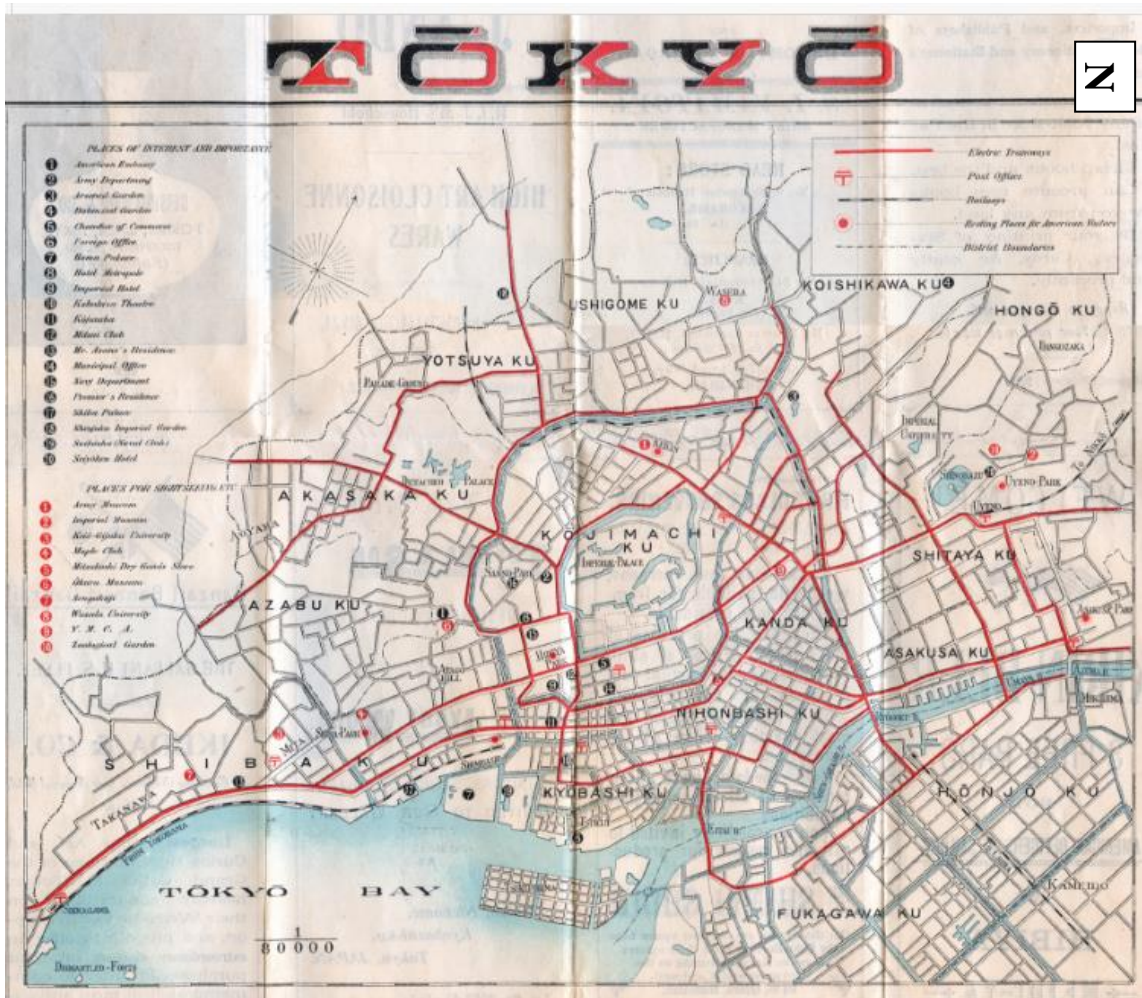


Ilustración 22 Este mapa ilustra las vías de los trolleys eléctricos que se encontraban en funcionamiento en 1908, siendo las líneas rojas los rieles y las líneas blanco con negro los tramos del ferrocarril.⁹¹

Las concesiones de movilidad en la ciudad estaban principalmente en manos extranjeras y causaba una clase de malestar que era frecuente en la era Meiji: un malestar que se asemejaba bastante a la xenofobia. Esta nueva condición afectaba principalmente a la población que trabajada en la construcción de las vías férreas y posteriormente afectaría en alguna medida al gobierno que declararía para 1906 la ley de nacionalización de las empresas de ferrocarril.

Este disgusto que mostraron algunos japoneses al momento de colaborar con extranjeros fue más fuerte en la construcción del primer ferrocarril, medio de transporte que fue el

⁹¹Old Tokyo, «Cartography». <http://www.oldtokyo.com/cartography/> (consultado el 17 de abril de 2018)

comienzo de la comunicación tanto dentro del territorio japonés como con los puertos en los cuales arribaban mercancías extranjeras.

3.2 CONSTRUYAMOS JUNTOS EL FERROCARRIL

Cuando comenzó la era Meiji, la gran mayoría, por no decir el total de la población japonesa desconocía el concepto del ferrocarril, por lo que cuando se decidió construir la primera línea férrea en 1872, fue necesario la colaboración de empresas extranjeras que guiaran y supervisaran su construcción. El país elegido no fue otro más que Inglaterra quien empezó a gestionar la construcción del tren tan solo dos años después de la Restauración Meiji en 1870. Para construir la primera línea desde Yokohama hasta Shimbashi, los británicos trajeron consigo mano de obra británica ya que ellos a diferencia de los japoneses si tenían experiencia en su construcción. Esto creó un malestar entre los trabajadores japoneses quienes por primera vez tenían que colaborar con extranjeros, lo que significó que las personas del común vieran una creciente ola de no japoneses en su día a día. Tanto fue el disgusto que se generó que el gobierno Meiji solicitó la presencia de guardaespaldas para los ingenieros que se movilizaban por los territorios donde iba a pasar el ferrocarril.⁹²

El ferrocarril generó discusiones a nivel internacional y nacional; por un lado era la primera vez Japón tenía que decidir a quién contratar, si a Estados Unidos o a Inglaterra y cuando esta última ganó, los estadounidenses no se pusieron muy alegres con el gobierno Meiji, por otro lado el ferrocarril y la entrada de extranjeros significó a su vez una “invasión” al territorio japonés y algunos de los hombres más poderosos de la isla como Saigo Takamori, líder de la región de Kagoshima mostraron su reprobación:

Aunque debemos abrir a Japón al mundo lo antes posible, tenemos que ser muy cuidadosos al no estrechar nuestro territorio por la envidia hacia la prosperidad extranjera y seguirlos sin considerar nuestra capacidad financiera. La empresa extravagante de máquinas que operan con vapor y la construcción de vías férreas

⁹² Nish; Ledge Curzon «Britain and Japan»,53.

debe ser detenida en su totalidad y se deben hacer esfuerzos para mejorar nuestra capacidad militar...⁹³

Edmund Morel, designado como supervisor de las obras del ferrocarril tuvo que reunirse con los miembros del gobierno Meiji para que estos, en su caos político del momento (ver capítulo 1.3) pudiesen ponerse de acuerdo en la construcción del ferrocarril. A grandes rasgos, el ferrocarril entre Shimbashi y Yokohama no solo aportó un nuevo y más rápido medio de transporte de mercancías y pasajeros, este nuevo medio evidenció un problema que el gobierno no se había percatado aun: el problema de la capacitación de jóvenes japoneses en diferentes áreas.

Morel propuso incluso antes de comenzar la construcción del ferrocarril, la necesidad que tenía el gobierno de educar a las futuras generaciones para así terminar con la dependencia intelectual hacia occidente. De esta manera surgió un ministerio encargado de las obras, de su contabilidad y de educar la mente de japoneses que fueran incorporando sus propios conocimientos a la ingeniería, el gobierno Meiji escuchó con atención y en 1870 creó el Ministerio de Obras Públicas y posteriormente el Colegio de Ingeniería. Esta guía que recibieron los japoneses les permitió organizar para su futuro una ingeniería con la que lograrían acercarse cada vez más a la modernidad que tanto deseaban y a preparar a su población para dejar de ser los observadores a ser los partícipes.

El ferrocarril que conectaba el puerto de Yokohama con Tokio fue el primero de muchos otros que se fueron esparciendo por todo el país. La primera compañía ferroviaria fue creada en 1881 llamada *Nippon Railway Company* y al ser evidente el éxito de ésta, otros capitales privados decidieron invertir y crear sus propias empresas y llenar la isla de vías y trenes. No obstante, el gobierno tomó precauciones para que las vías por las cuales se transportaban personas y mercancías no perteneciesen únicamente a compañías ajenas al estado, por lo cual se fueron creando a lo largo del tiempo leyes que mantuvieran bajo control el avanzar de las líneas privadas.⁹⁴

Esta carrera de trenes tuvo como epicentro la ciudad de Tokio, en la cual se fueron construyendo estaciones en las que partieran trenes que recorrerían lo largo y ancho del país.

⁹³ Nish; Ledge Curzon «Britain and Japan»,54

⁹⁴ Fraser, Spalding, «Trains, Culture and Movility,»,242.

Este fue el inicio de la estación de Ueno (上野) ubicado al norte de la ciudad y que era el punto de partida hacia el norte de la isla principal.

Inaugurada en 1883, Ueno no se caracterizaba precisamente por sus materiales ni diseño, era más bien una estación modesta que pretendía movilizar gente modesta ya que conectaba los pueblos pequeños y campesinos del norte con la ciudad, contrastando con la gran estación de Shimbashi al sur de Tokio quien recibía importantes pasajeros y ricos empresarios que llegaban al puerto de Yokohama. Para los japoneses que vivían en pueblos en donde la modernidad no había llegado se quedaban maravillados aún con la simplicidad de las estaciones como la de Ueno, pero para el ojo crítico de un extranjero como Augusta M. Campbel, no había nada por lo cual sorprenderse:

La Estación de Ueno no tiene elegancia de ninguna clase. Tiene un techo que protege del clima, el cual está sostenido por unos postes planos de madera; hay uno o dos esferos necesarios al final para el equipaje y los tiquetes y nada más. Por mi parte no puedo ver qué más en nombre del sentido común se quiere en una estación de ferrocarril.⁹⁵

Ueno fue construida por dinero privado de la Nippon Railway Company, por lo cual no estaba conectada con la otra línea existente que salía de la estación de Shimbashi que tenía concesión inglesa para ese entonces. Al existir pocas líneas de tren en la ciudad, la mayoría de los tokiotas se movilizaban en gran medida en trolleys eléctricos que si se movían en amplios espacios de la ciudad.

El tren como medio de transporte público empezó a tomar fuerza cuando la Oficina del Ferrocarril (Railway Bureau) mandó hacer investigaciones para establecer la mejor manera de conectar el norte de la ciudad con el sur. Para esto, volvieron a llamar a expertos europeos que contaban ya con experiencia en construir rieles dentro de las ciudades; y como decisión final optaron por contratar al ingeniero alemán Herman Rumshottel quien a partir de 1896 comenzó con el análisis para determinar el mejor medio de transporte para Tokio⁹⁶. Después del estudio realizado, se decidió hacer el metro elevado que conectara las

⁹⁵Old Tokyo, «Ueno Station,1910» <http://www.oldtokyo.com/ueno-station-c-1910/> (consultado el 19 de abril de 2018)

⁹⁶ Fraser, Spalding, «Trains, Culture and Movility,»,248.

dos terminales de Tokio, Ueno y Shimbashi, creando un corredor férreo capaz de movilizar y dinamizar el eje norte-sur de la parte oriental de la capital. El diseño fue realizado por el alemán Franz Balzer, quien diseñó anteriormente una línea del metro elevado de Berlín; esto demostrando la continua fascinación de los japoneses por el diseño y la organización urbana de los alemanes.

Esta importante decisión tuvo su aparición en los periódicos extranjeros que eran publicados tanto en Tokio como en Yokohama, demostrando que era un gran avance en términos de movilidad para la ciudad, y significaba un avance modernizador más que mostrar. El siguiente fragmento fue publicado el 24 de Noviembre de 1900 por el periódico Japan Daily Mail:

La construcción del propuesto metro elevado de Tokio desde Shimbashi hasta Ueno, el cual fue aprobado por la Dieta en el año 28 de la Era Meiji (1895), se ha puesto en marcha. Entre Saiwaibashi y Yamashita-mon, el Nuevo viaducto de ladrillo y de cuatro carriles, será erigido a lo largo de los fosos, pasando cerca del costado oriental del Imperial Hotel; donde la ejecución de algunos de estos trabajos se está llevando a cabo. Los terraplenes y los muros de piedra de los fosos han sido removidos con el propósito de hacer espacio para las grandes bases del viaducto. Se construirá una nueva estación en el distrito de Karasumori, al lado opuesto de la estación de Shimbashi-Shiodomo y estará ubicada cerca a la Estación central que está planeada para estar en Yurakucho...⁹⁷

La decisión de elevar los rieles fue pensada para no interrumpir la actividad comercial que se ubicaba en la zona por donde pasaría el tren, incluso, los espacios que crearía el viaducto fueron acogidos después por la gente quien encontró ahí un lugar perfecto para poner sus establecimientos, espacios que se mantienen hoy en día.

⁹⁷Old Tokyo, «Shimbashi Station, Karasumori, 1920-1923» <http://www.oldtokyo.com/shimbashi-station-kasumori-c-1910-1923/> (consultado el 21 de abril de 2018)



Ilustración 23 En esta imagen se aprecia como el comercio se apropió del viaducto que conectaba Ueno con Shimbashi y como se ha mantenido esa tradición hasta el presente. Foto tomada por la autora en el 2017 en cercanías a la estación de Shimbashi, Tokio.

El metro elevado fue concluido en 1903, año en el cual inició sus operaciones. Es importante resaltar que el mismo diseño de ferrocarril en la ciudad fue exportado por los japoneses hacia sus colonias en Taiwán y Corea, siendo implementado el sistema de transporte en ciudades como Taipei y Seúl.⁹⁸

Aparte de Ueno, otra estación más fue construida en 1912 con el fin de conectar Tokio con el occidente de la ciudad y del país. La empresa privada Kobu Railways creó la línea Chuo que conectaba el oriente con el occidente de la ciudad, siendo la estación de Manseibashi (la estación más al este) su estación más transitada. La línea Chuo concluía en la estación de Shinjuku al occidente, que además funcionaba como la puerta hacia el oeste del país.

No obstante, tanto la estación de Ueno como la de Manseibashi eran operadas por compañías privadas, las cuales tenían bajo su administración a la gran mayoría de vías férreas del país. Esta situación no gustó mucho en el gobierno, el cual después de iniciada la guerra con Rusia, temió una invasión desde el norte movilizada por los trenes de las compañías privadas. A causa de esta posibilidad tan amenazante, se tomó la decisión de promulgar una ley en 1906 en la cual se expropiaban todas las compañías que manejaban los trenes que se movilizaban por todo el país.

⁹⁸Fraser, Spalding, «Trains, Culture and Movility»,249.

El artículo mencionado anteriormente, publicado en el periódico ilustra no solo los materiales y la ubicación del viaducto por donde transitará el metro elevado, también señala la creación de una nueva estación que serviría como eje unificador del sistema férreo tanto de la ciudad como del país. Esta nueva estación había sido propuesta en un primer momento por la Ordenanza en 1889, en la cual se planteaba la necesidad de reemplazar la estación de Shimbashi por otra que se ubicara en una mejor locación.

La ciudad contaría con la nueva Estación de Tokio, la cual se volvería más que una estación, sería uno de los símbolos que mostrarían el poder de Japón y para que fuese así no escatimaron gastos para su construcción. Ubicada en el costado oriental del palacio, la Estación de Tokio fue diseñada en un primer momento por el mismo ingeniero encargado del metro elevado, Franz Balzer, pero fue concluido por el arquitecto Kingo Tatsuno.

La importancia de Tatsuno es de resaltar ya que fue uno de los primeros japoneses en ser encargados de dirigir y llevar a cabo obras significativas para la ciudad, además, él no estudió en el extranjero sino en la Universidad Imperial de Tokio⁹⁹, volviéndolo un japonés educado en Japón lo que era para esa época algo no muy común. La construcción de este edificio tuvo que ser pausado durante la guerra contra Rusia en 1904 y se reanudó en 1908 para ser inaugurada en Diciembre de 1914.

⁹⁹ History of Tokyo Station, «Tokyo station timeline» http://www.tokystationcity.com/en/learning/pdf/tokystation_history_en.pdf (consultado el 24 de abril de 2018)



Ilustración 24 Estación de Tokio poco después de su inauguración. Abajo se detallan los materiales de construcción.

Con la apertura de esta estación ya en la era Taisho, Japón tuvo por primera vez un eje donde se uniría el país, ya que todos los trenes saldrían y llegarían a la Estación de Tokio. Este Monumental edificio era la representación del poder político de Japón y era la oportunidad de llevar a los rincones más lejanos del país la modernización que tanto se anhelaba. Significó además el fin absoluto de los remanentes “feudales” que se encontraban a lo largo de la isla, ya que esos territorios fueron comprados por el estado para ser explotados por este. Esta estación marcó el inicio de una nueva era para el gobierno Taisho, quien tuvo por primera vez en la historia de Japón, la posibilidad de expandirse por todo el territorio y centrar ese poder en Tokio, el punto conector entre el centro y la periferia del país.¹⁰⁰

No obstante, la capital tenía que ser capaz de conectar su propio centro con su periferia; conocidos por los tokiotas como Shitamachi (mencionado en el capítulo 1) y Yamanote, estos eran los espacios donde habitaban y se movilizaban diferentes clases de personas. A

¹⁰⁰Fraser, Spalding, «Trains, Culture and Movility»,250.

diferencia del Shitamachi al este, el área de la Yamanote hacía referencia a la parte alta de la ciudad, principalmente en la zona de las colinas al oeste donde los samuráis y la aristocracia tenían sus viviendas.

Unir ambas partes de la ciudad se había convertido en una labor necesaria para el gobierno, ya que el trolley no cumplía esa tarea y las vías que existían para 1914 no tenían como principal propósito transportar personas dentro de la ciudad sino traerla desde otras partes del país. Como se puede apreciar en el mapa a continuación, el ferrocarril que funcionaba en Tokio no era el medio de transporte más grande ni el más extenso ya que cumplía con una segunda función que era traer personas a la ciudad. Por estas razones la estación de Ueno estaba tan apartada de las demás ya que era la puerta de entrada y salida hacia el norte.

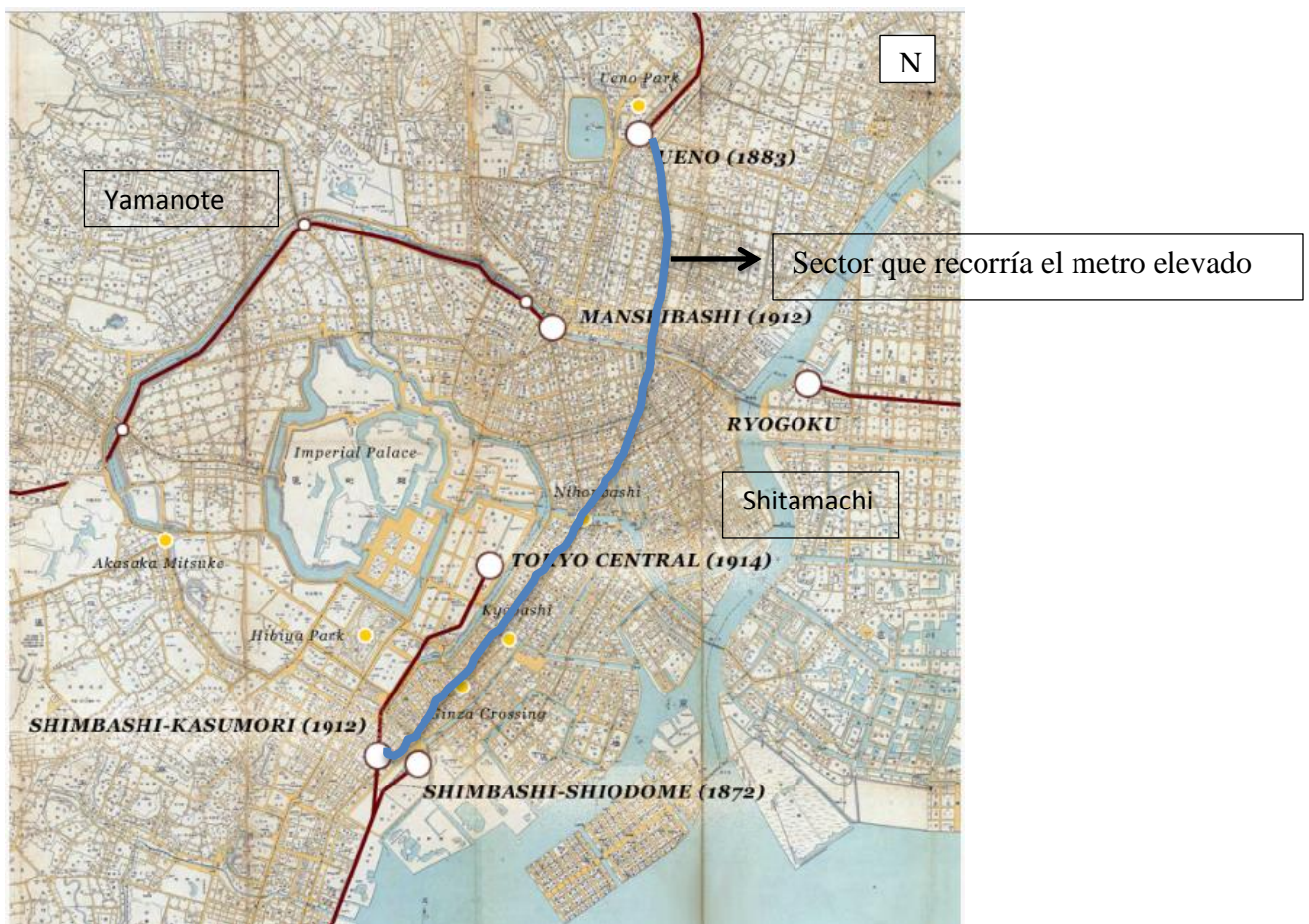


Ilustración 25 Este mapa muestra las vías férreas y las estaciones que se encontraban para 1914¹⁰¹

¹⁰¹ Old Tokyo, «Cartography». <http://www.oldtokyo.com/cartography/> (consultado el 26 de abril de 2018)

La carrera férrea que se libró en Tokio durante la primera década del siglo XX dejó como resultado varias estaciones tanto en el sector de la Yamanote como en el sector del Shitamachi, como lo fueron Ikebukuro (al oeste) en 1903, Ochanomizu (al este) en 1904. Estas estaciones dinamizaron los sectores donde se encontraban y las fronteras de la ciudad fueron expandiéndose a medida que las personas en su movilización ampliaban los espacios de comercio, trabajo y vivienda. No obstante, la verdadera integración de la ciudad vino cuando se juntaron los tramos de los metros elevados que recorrían la ciudad; Nippon Railway company realizó los primeros esbozos de la línea más importante de la ciudad, la Yamanote construyendo un tramo que llevaba desde el norte en la estación de Akabane hasta el sur a Shinagawa por el sector oriental (Yamanote) de la ciudad. Años después en 1903 la misma compañía empezó a formar un semicírculo cuando construyó un tramo desde la anteriormente mencionada estación de Ikebukuro con Tabata¹⁰² (ver ilustración 21).

Los tramos no podían llegar a la estación de Tokio por el sector de Ueno ya que con anterioridad los territorios eran privados, pero fue con el caos causado por el Gran Terremoto de Kanto en 1923 que fue posible unir los tramos que faltaban. El círculo se unió en 1925 cuando se concluyó la construcción del tramo entre las estaciones de Akihabara y Tabata al este de la ciudad. El resultado final fue la apertura de la línea Yamanote, operada por el gobierno de la ciudad de Tokio y cuya principal característica es la de ser una línea “circular” que recorrería tanto el Shitamachi como la Yamanote. La siguiente imagen muestra la evolución de la construcción de los tramos que formarían la ésta línea, se puede apreciar también que después de la imagen de 1903, el sector que conectaría Shinagawa con Tabata empezó a unirse ya que tres años después, en 1906 el gobierno compró las líneas privadas que impedían su unión.

¹⁰²Mark Pendleton; Jamie Coates, «Thinking from the Yamanote: space, place and mobility in Tokyo's past and present» <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09555803.2017.1353532?needAccess=true> (consultado el 28 de abril de 2018)

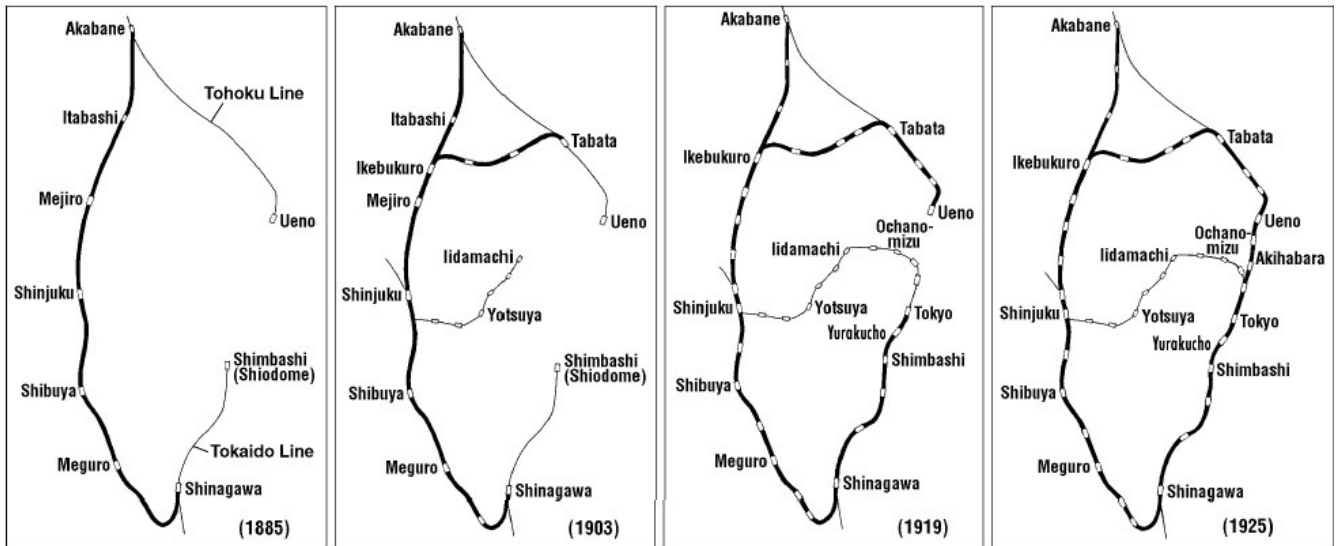


Ilustración 26 Evolución de la construcción de la Línea Yamanote¹⁰³

La ciudad se transformó por completo con el funcionamiento de la Yamanote, por primera vez la ciudad se conectaba en su totalidad, dejando de lado las viejas barreras imaginarias que caracterizaron a Edo. De igual manera las personas empezaron a trasladarse más fácil, más rápido y la necesidad de vivir en el mismo lugar donde se trabajaba dejaba de existir. Los suburbios se fueron creando, poblando zonas que anteriormente estaban vacías o se les daba un uso diferente a la vivienda, además eran los mejores lugares donde las personas que llegaban de afuera de la ciudad podían encontrar para asentarse.

Este metro elevado y eléctrico tuvo el mismo efecto que tuvo el trolley sobre el rickshaw y el palanquín: con el pasar del tiempo la eficacia de la modernidad se impuso. El trolley no desapareció por completo, siguió y sigue operando en sus limitadas rutas, ofreciendo un sistema de transporte alternativo al metro.

Es importante resaltar también, cómo el metro elevado cambió el paisaje de la ciudad, los rieles elevados se imponían mostrando ostentosamente como la capacidad modernizadora de la capital imperial. El metro elevado de Tokio fue construido en una época muy

¹⁰³ Old Tokyo, «Yurakuchou, (Tokyo) Station opening, 1910» <http://www.oldtokyo.com/yurakucho-tokyo-station-opening-1910/> (consultado el 30 de abril de 2018)

temprana siendo el primero en todo el continente asiático ya que el siguiente en ser construido fue igualmente en Japón, en la ciudad de Osaka.¹⁰⁴

La culminación de la Yamanote fue el comienzo de la expansión del metro elevado en Tokio, a medida que la gente establecía sus casas en los suburbios cada vez más alejados del centro, nuevas líneas se crearon y junto a ellas líneas que entraban y salían de la ciudad se fueron construyendo. Fue así cuando se puede establecer a Tokio como el centro del poder del imperio japonés, ya que no solo conectaba los territorios nipones entre sí y con su capital; conectaba de igual manera a la mayor parte de los rincones de la ciudad y los ordenó entorno al palacio imperial. Este fue uno de los legados de la era Taisho: los ferrocarriles que llevaban consigo el ideal de la nación.

3.3 EL SUBTERRÁNEO

“La congestión de los tramos puede ser neutralizada sólo con el establecimiento de trenes de alta velocidad llamados trenes elevados o subterráneos”

Noritsugu Hayakawa¹⁰⁵

El desarrollo se realizó en los años posteriores a la Segunda Guerra por lo tanto las líneas existentes para 1945 eran muy pocas. No obstante los inicios de su construcción se encuentran en un solo hombre: Noritsugu Hayakawa, quien percatándose de los nuevos problemas de movilidad que surgieron en Tokio decidió que era hora se implementar un nuevo sistema en la ciudad.

Como muchos de los intelectuales de la era Meiji, Hayakawa decidió emprender un viaje por Estados Unidos y Europa para estudiar sobre la infraestructura de rieles y puertos, fue durante sus años de estudiante que terminó en la ciudad de Londres en donde pudo apreciar

¹⁰⁴ World Atlas, «The world's oldest metro system» <https://www.worldatlas.com/articles/the-world-s-oldest-metro-systems.html> (consultado el 1 de mayo de 2018)

¹⁰⁵ The Japan Times, «Heart of gold: The Ginza line celebrates its 90th birthday» <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/12/16/national/history/heart-gold-ginza-line-celebrates-90th-birthday/#.WwIkU6SFPIU> (consultado el 1 de mayo de 2018)

la nueva etapa de modernidad en el transporte público: el subterráneo. En 1910, año en el cual Hayakawa se encontraba en Inglaterra¹⁰⁶, el metro de su capital ya contaba con más de treinta años de existencia, probando ser eficiente en ciudades cuya población era considerable.

A su regreso a Japón, encontró trabajo con el ya mencionado Goto Shimpei, quien para ese entonces era el gerente del Ferrocarril de Manchuria del Sur Co. y tras una trayectoria aprendiendo de este intelectual, Hayakawa cambió el ferrocarril de Manchuria por la Oficina de Ferrocarriles de Japón. El tiempo que estuvo trabajando en compañías férreas hizo que él se convenciera más y más de la importancia de construir un subterráneo en Tokio, el cual para la década de 1910 había tenido un aumento rápido del tráfico tanto de trolleys, ferrocarriles urbanos y otra clases de vehículos.

Siguiendo el ideal de modernidad de su país de la Noritsugu Hayakawa empezó su propio estudio de movilidad ubicando en la ciudad en el sector que más necesitaba intervención, sector que sería el tramo entre Ginza-Shimbashi-Ueno. Esta área había contado desde los comienzos de Tokio con un alto tránsito humano debido a que el gobierno tanto de la ciudad como del país había vuelto este corredor el centro de la exhibición de su poder y modernidad. No obstante las trabas surgieron cuando expertos ingenieros argumentaron que el terreno donde se encontraba Tokio no era apto para la excavación y construcción¹⁰⁷ de un subterráneo, aspecto que hizo aún más difícil la financiación de este proyecto.

Tokio necesitaba una alternativa que ayudara a solucionar la congestión tanto de vehículos como de personas que se transportaban diariamente. La apertura de la Yamanote mitigaba el problema pero el subterráneo, a ojos de Hayakawa era el camino que se debía seguir, por lo cual buscó por diversos medios, con el gobierno, con empresarios japoneses y extranjeros entre otros, inversionistas que visionaran este gran proyecto nuevo en la región.

Junto con otras personas que lo apoyaban, Hayakawa creó en 1920 la Compañía del Metro Subterráneo (Tokyo Underground Railway Company) siendo director de esta. Tras lograr reunir el capital suficiente y las aprobaciones necesarias, se empezó la construcción de la

¹⁰⁶ Yasuo Wakuda, «Wartime railways and transport policies» <http://www.jrtr.net/jrtr09/pdf/history.pdf> (consultado el 2 de mayo de 2018)

¹⁰⁷ The Japan Times, «Heart of gold: The Ginza line»

primera línea de metro subterráneo de Tokio que iba desde Ueno hasta el cercano sector de Asakusa (el cual quedaba a menos de dos millas de distancia).¹⁰⁸

La línea Yamanote se finalizó poco antes de la muerte del emperador Taisho y la finalización de las obras y la apertura del metro subterráneo dieron inicio junto con un nuevo emperador, a la nueva era Showa (1926-1989). Este corto trayecto bajo tierra se recorrió por primera vez en 1927 y fue alargado el trayecto hasta la estación de Shimbashi en 1934 con el apoyo del gobierno municipal de Tokio, uniendo así a Ueno-Asakusa-Shimbashi subterráneamente. La competencia llegó cuando otra compañía llamada en inglés la Tokyo Rapid Railway Co. construyó para 1939 un tramo que iba desde Shibuya (al oeste de la ciudad) con Shimbashi prestando servicio independientemente de la línea construida por la compañía de Hayakawa. No fue hasta 1941 cuando ambas compañías se fusionaron y crearon lo que es hoy la compañía del Metro de Tokio.¹⁰⁹

Tanto el metro elevado como el subterráneo dieron paso a ramificaciones del ferrocarril que ampliaba cada vez más los horizontes de la ciudad y el occidente de esta que anteriormente contaba con grandes terrenos vacíos, fue convirtiéndose en un espacio de vivienda para las personas que hacían de Tokio su hogar.

¹⁰⁸ Wakuda, «Wartime railways»,35.

¹⁰⁹ Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa »,86

CAPÍTULO 4

第 4 章

EL USO DEL ESPACIO

4.1 LUGARES RELIGIOSOS Y LUGARES COMERCIALES

La gran mayoría de los templos que existen hoy en día en Tokio fueron construidos durante y antes de la era Edo. Estos eran ubicados en sectores estratégicos en los cuales se creía eran centros energéticos que protegerían la ciudad. En su gran mayoría estaban ubicados en la región norte de la Yamanote donde las construcciones podían ser grandes y espaciosas, cuestiones que no podrían ser cumplidas en la zona del Shitamachi donde los espacios eran reducidos.

A diferencia de los templos en la ciudad de Kyoto, los templos de la capital no quedaban en la periferia sino que hacían parte de la cotidianidad de la gente de la era Edo. Estos templos como el Senso-ji en Asakusa o el Gokokuji en Ikebukuro funcionaron como lugares no solo de oración sino de esparcimiento.¹¹⁰ Dado a las creencias tanto Shintoistas como Budistas, los templos y sus grandes espacios verdes simbolizaban la naturaleza que era uno de los principales pilares de las religiones. El templo como edificio no concentraba toda la importancia, era el conjunto de las vías que unían los recintos, los espacios verdes que los rodeaban junto con la atmósfera que brindaba el lugar lo que lo hacía un lugar especial para los ciudadanos. Debido a estas características, los templos empezaron a ser lugares que ofrecían varias clases de entretenimiento, como ferias y tiendas que se llenaban con peregrinos que iban a los templos con propósitos religiosos, claro está separando el lugar religioso del comercial.¹¹¹ El caso que más resalta en la ciudad es el caso del templo Sensoji y el establecimiento del mercado Nakamise, en el cual se podían encontrar toda clase de tiendas. Con el tiempo, los espacios verdes que ofrecían los templos fueron tomando las características de lo que sería en occidente el concepto de parque público. A pesar de que en Japón no se encontraban parques, los templos ofrecían espacios donde las

¹¹⁰ Sorensen, «The making of Urban Japan». 31.

¹¹¹ Sorensen, «The making of Urban Japan». 32.

personas, principalmente provenientes del Shitamachi podían divertirse y rezar.



Ilustración 27 Fotografía tomada en 1910 donde se puede apreciar la calle comercial de Nakamise en el templo Senso-ji¹¹²

Así fue la relación que se estableció entre los templos y la formación de un espacio particular en la ciudad durante la era Edo. Cuando empezó el proceso de modernización, se consideraban los lugares religiosos como centros de retroceso y obstáculos para el proyecto ideológico del gobierno Meiji. Por esta razón los templos budistas fueron destruidos¹¹³ y eliminados de la vida de los ciudadanos, perdiéndose así la esencia que habían establecido durante el Shogunato. Muchos de los terrenos de estos templos, como el anteriormente mencionado Senso-ji y el Zojo-ji, fueron convertidos en parques¹¹⁴, pero lo que quedó fue el ambiente comercial de los habitantes del lugar. Estos lugares religiosos fueron reconstruidos después de la Segunda Guerra Mundial.

¹¹² Old Tokyo, «Entrance of Asakusa Temple (Nakamise), Tokyo, c. 1910». <http://www.oldtokyo.com/entrance-of-asakusa-temple-tokyo-c-1910/> (consultado el 4 de mayo de 2018)

¹¹³ Los templos que fueron destruidos durante la restauración Meiji fueron reconstruidos en la era Showa con el propósito de rescatar sus monumentos.

¹¹⁴ The history of Nakamise, «Nakamise before Taisho era». <http://www.asakusa-nakamise.jp/e-history.html> (consultado el 4 de mayo de 2018)

La persecución de los templos budistas dio como resultado una gran cantidad de espacio que fue utilizado por el gobierno como territorio de construcción y para dar comienzo al espacio público. Debido a esto los lugares donde se encontraban los templos no crecieron sino que fueron absorbidos por los sectores que así lo hicieron, pero la huella que dejaron estos terrenos sagrados en la cultura de los tokiotas permaneció aún después de que la importancia de la religión disminuyera. Los sectores que rodeaban los más importantes templos permanecieron siendo sectores comerciales, de entretenimiento o parques públicos, lugares que conservan aún esa esencia.

El cambio en el uso de los templos y sus terrenos durante la época modernizadora de comienzos del siglo XX fue la apertura a las transformaciones que se iban a realizar en cuestiones de la distribución y usanza de la tierra en todo Japón. Durante la era Meiji y la Taisho la urbanización y loteo en las ciudades no fue una actividad a gran escala porque primero tenían que solucionar otras cuestiones apremiantes para cada uno de los gobiernos. Cuando los Meiji lograron hacer de Japón un imperio y los Taisho aplicaron los avances modernos incrementando la capacidad económica, los Showa pudieron pensar con más tranquilidad la forma que deberían adquirir las ciudades en crecimiento, en especial después del Gran Terremoto.

Como se vio en el final del capítulo 2, Tokio y las demás ciudades de Japón tuvieron un cambio importante con la implementación del plan de 1919 en donde se establecían con claridad los caminos a seguir para transformar realmente el total de la capital, sirviendo de base para los futuros cambios urbanos como lo fue el Plan de Reajuste de Tierras.

4.2 EL PLAN DE REAJUSTE DE TIERRAS

La gran mayoría de los lugares urbanizados en Tokio para finales de la primera década del siglo XX estaban concentradas al este de la ciudad, donde tradicionalmente se encontraba el Shitamachi, hogar para el pueblo. La parte de la Yamanote, con sus grandes terrenos permaneció sin mayor intervención hasta que se estableció con el Acta de planeamiento y construcción de 1919, la posibilidad de intervención directa sobre terrenos privados (caso

del sector de la Yamanote) por parte del gobierno o empresas, esto se llamó el Plan de Reajuste de Tierras que se llevó a cabo después del Gran Terremoto de Kanto.¹¹⁵

El PRT (Plan de Reajuste de Tierras) de la era Showa se basó en la experiencia que se había obtenido de los procesos de reajuste de tierras durante la época Tokugawa, y se complementó con el mismo sistema existente en Alemania, centrándose principalmente en las zonas rurales. La aplicación del reajuste de tierras cambió una vez aplicada el Acta de 1919 pero su uso alcanzó los mayores índices después de 1923 en donde se liberaron grandes cantidades de territorios que serían intervenidos para seguir ampliando los límites urbanos de la ciudad. Aunque el terremoto fue una calamidad bastante impactante para los japoneses y más para los tókiositas, algunas personas vieron una nueva oportunidad y entre ellos estaba el reconocido señor Goto Shimpei, quien para 1923 ocupaba el cargo de Ministro del Interior y que anteriormente se encargó de la administración de Tokio como su alcalde. Ya se ha visto la gran visión que tenía este personaje en cuestiones políticas y económicas, pero esta vez él sobresalió en el ámbito urbano ya que tenía muy claro que ante él se encontraba el comienzo de un nuevo Tokio y así lo expresó: “Ahora tenemos nuestra mejor oportunidad para remodelar y reconstruir completamente a Tokio”.¹¹⁶

¹¹⁵ Sorensen, «The making of Urban Japan».123,

¹¹⁶ J. Charles Schencking, *The Great Kantō Earthquake and the Chimera of National Reconstruction in Japan* (Nueva York: Columbia University Press,2013),270. Disponible en Línea <https://books.google.com.co/books?id=zUUJjKiqFPYC&pg=PA187&lpg=PA187&dq=%E2%80%9Cnow+is+our+best+chance+to+completely+remodel+and+reconstruct+Tokyo.&source=bl&ots=IYxoltiS51&sig=ur2-a5PIwh6GjZ4sJMBipYN29iE&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiSp7Tvn6nbAhUN7IMKHTpFDz0Q6AEIJzAA#v=onepage&q&f=false>



Ilustración 28 Caricatura donde aparecen el Primer Ministro Yamamoto Gonnohyo en junto con un pez gato que representa al terremoto. La caricatura representa la oportunidad que presentó este desastre natural para la reconstrucción de Tokio.¹¹⁷

Esta oportunidad que se planteó Shimpei fue desaprovechada por el gobierno quien al tener diferencias políticas marcadas no encontró claridad sobre qué hacer con la capital imperial. La gente por otro lado, no esperó a que sus gobernantes decidieran cómo solucionar la crisis que estaban viviendo, y tomaron la decisión de construir sus hogares y sus negocios por su cuenta, tal como lo habían venido haciendo desde que Tokio era Edo. Al tener la mayoría de los terrenos un dueño, significó que el gobierno iba a encontrar resistencia al momento de reconstruir y urbanizar las áreas que se debían intervenir, por eso para muchos políticos, ingenieros y urbanistas, la mejor decisión a la que se podía llegar era la de implementar el Plan de Reajuste de Tierras que se había utilizado con anterioridad en zonas rurales.

Entre los principales partidarios de este plan estaba el alcalde de Tokio, Hidejiro Nagata, quien centró sus esfuerzos en que los tokiotas aceptasen este plan que cambiaría para bien a la ciudad. El trabajo de convencer a la ciudadanía radicaba en el dictamen del PRT que

¹¹⁷ The great Kanto Earthquake, «The reconstruction, image archive». http://www.greatkantoearthquake.com/reconstruction_gallery.html (consultado el 6 de mayo de 2018)

obligaba a los habitantes a ceder un 10% de su terreno al estado, para ser aprovechados en la construcción de una nueva infraestructura. Este mecanismo de reconstrucción no fue recibido con facilidad ya que éste funcionaba de una manera muy cercana a la expropiación de tierras por parte del estado o de empresas privadas (las cuales habían recibido la aprobación de urbanizar).¹¹⁸ Igualmente, la prioridad del PRT era generar espacio para la construcción de lugares públicos como infraestructura vial, parques públicos, plazas y colegios, dejando a un lado territorios para la construcción de viviendas y convirtiendo aquellos terrenos destinados para ser habitados en espacios reducidos, donde la única manera de alojar gente era construyendo edificios altos que con el tiempo serían conocidos como “edificios lápiz”.¹¹⁹

El gobierno fue muy estricto y firme con las medidas que tomó para reconstruir Tokio. A pesar de las muchas protestas e inconformidades de los tokiotas, siguió adelante en su proyecto y no disminuyó la velocidad en la aplicación, lo que hizo posible que se concluyeran los trabajos en un lapso de cinco años. Para agilizar el proceso, Tokio fue dividida en sesenta y seis distritos de reajuste de tierras, quince estaban bajo el control del Ministerio del interior mientras que cincuenta y un distritos eran regidos directamente por el gobierno de la ciudad de Tokio.¹²⁰

El nuevo diseño urbano que iba a tener Tokio según el PRT tenía como prioridad la infraestructura vial y para lograr construir una vasta red, los lotes de las viviendas y los vecindarios fueron reajustados haciendo que fuesen más uniformes y pequeños. Además, con estos ajustes se buscaba establecer una clara división en el uso de los espacios de la ciudad, separar la zona industrial de la residencial que se habían mezclado a causa del crecimiento urbano sin planeación que se fue presentado desde antes de comienzos del siglo XX.

¹¹⁸ Schencking, «The Great Kantō Earthquake»,264.

¹¹⁹ Carola Hein, «Shaping Tokyo: Land Development and Planning Practice in the Early Modern Japanese Metropolis»<https://pdfs.semanticscholar.org/ddf3/a7cbdc1ae124699fe04e55d089002a63409a.pdf> pg.8

¹²⁰ ¹²⁰ ¹²⁰ The great kanto earthquake «Land Readjustment: Rebuilding Tokyo from the Ashes Up» <http://www.greatkantoearthquake.com/reconstruction.html>

Estos cambios en la partición de los lotes se pueden apreciar con claridad en los mapas realizados antes y después del reajuste de tierras, tal como lo muestran las imágenes a continuación.

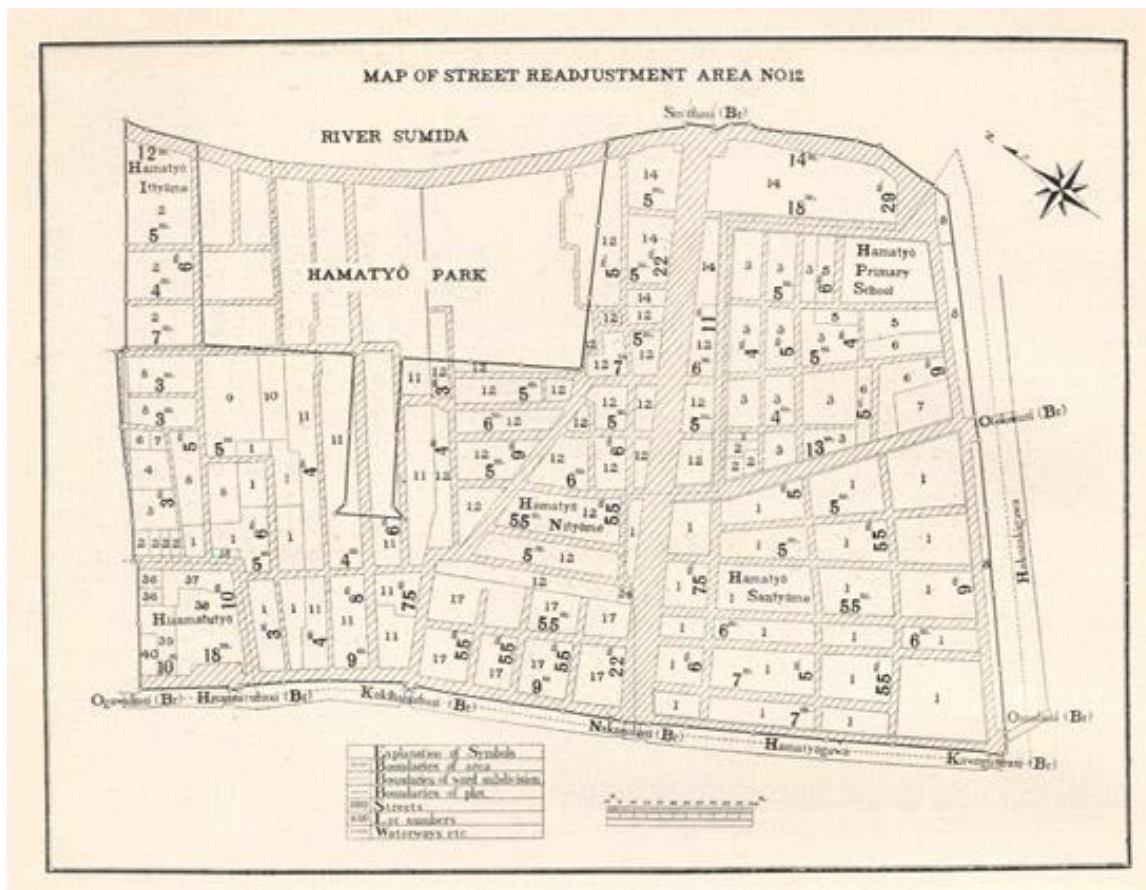


Ilustración 29 mapa de un vecindario cerca al río Sumida antes del reajuste donde se aprecia que los lotes no tenían una uniformidad en cuanto a tamaño ni en ubicación, haciendo que las calles no fuesen de un tamaño importante. En este mapa se estaba diseñando cómo sería intervenida la zona, poniendo un parque donde antes había lotes para crear espacios públicos.¹²¹

¹²¹ The Great Kanto Earthquake, «Land Readjustment: Rebuilding Tokyo from the Ashes Up»<http://www.greatkantoeearthquake.com/reconstruction.html> (consultado el 10 de mayo de 2018)

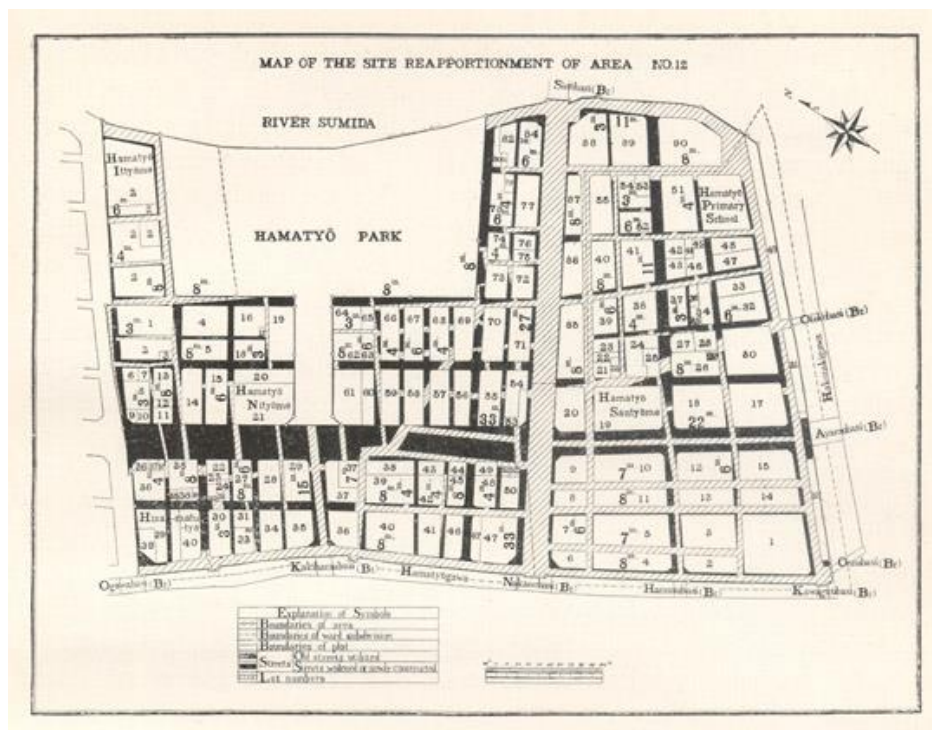


Ilustración 30 mapa del mismo vecindario de la ilustración 24 después del reajuste¹²²

El cambio que se puede apreciar en estos mapas muestran la creación de un parque con una amplia entrada en una zona donde antes se encontraban viviendas, de igual manera se cambió el diseño de los lotes dándoles más uniformidad para que una vía importante pudiese ser construida en ese sector. Otros cambios que fueron surgiendo con el PRT fueron las plazas construidas en las principales estaciones de la línea Yamanote como lo fue la plaza de Shinjuku completada en 1934.

Los resultados del PRT se vieron en los comienzos de la década de 1930 cuando se dio por terminado el plan para reconstruir la capital imperial. A pesar de los muchos avances que se lograron en cuestión de infraestructura vial y pública, se sacrificó el espacio residencial ya que gran parte de éste fue destinado por el gobierno a espacios públicos. La gran mayoría de los esfuerzos del PRT se concentraron en la zona del Shitamachi, en la parte este de la ciudad, la cual había sido la más afectada por las conflagraciones que ocurrieron después del terremoto. La parte occidental, al no haber sufrido tanta devastación no fue el centro de

¹²² The Great Kanto Earthquake, «Land Readjustment: Rebuilding Tokyo from the Ashes Up»

la intervención y aunque se crearon nuevas calles, no hubo un gran cambio en esta parte de la ciudad.¹²³

A grandes rasgos, lo que cambió en la ciudad fue la incorporación de un sistema vial y la creación de parques públicos que antes eran inexistentes, pero no se puede hablar de una ciudad que renació de las cenizas como una capital magnífica, como lo hubiese querido Goto Shimpei; Tokio continuó con sus mismas debilidades como lo eran el reducido espacio destinado a la vivienda, la persistencia de los barrios bajos en la ciudad y la falta de uniformidad en la construcción de edificios, lo que causaba un paisaje urbano que no era precisamente bello.

4.3 LOS SUBURBIOS Y LAS BARRIOS JARDÍN

Antes de 1930 en Tokio se podían encontrar casas al lado de fábricas y estas a su vez al lado de sectores comerciales. Cuando finalizó la implementación del PRT, la ciudad adquirió un nuevo orden en el cual se zonificaron sectores que cumplieran funciones específicas, previniendo la mezcla inadecuada del uso de la tierra. En esta zonificación, como ya se vio, el occidente de la ciudad se convirtió en el área designada para la vivienda y posteriormente para la expansión de los suburbios, mientras que la parte oriental acogió la industria.

En el mapa a continuación, se puede apreciar cómo había sido dividida la ciudad, dándole características especiales a cada sector: La línea naranja exterior muestra los límites de la ciudad de Tokio, la línea negra gruesa señala la línea que delimita el sector donde se encuentran edificios, la doble línea roja delgada muestra las rutas del sistema de transporte público, el área rosada es el área designada para el comercio. La línea roja gruesa es el área donde las edificaciones construidas alrededor de las líneas de transporte y troncales principales tenían como requisito de planeación, que en sus primeras plantas se manejaran locales comerciales. La zona verde es la zona residencial, las zonas azules son para la industria y finalmente la zona amarilla es la última por intervenir.

¹²³ Schencking, «The Great Kantō Earthquake»,305.

東京都市計畫地域圖

大正十四年一月廿六日內務省告示第十四號大正十四年二月十五日施行
 大正十五年九月十四日內務省告示第三十二號大正十五年九月十四日施行
 大正十五年八月十七日內務省告示第五十九號大正十五年八月十七日施行
 昭和四年四月廿五日內務省告示第二十一號昭和四年五月十五日施行

N

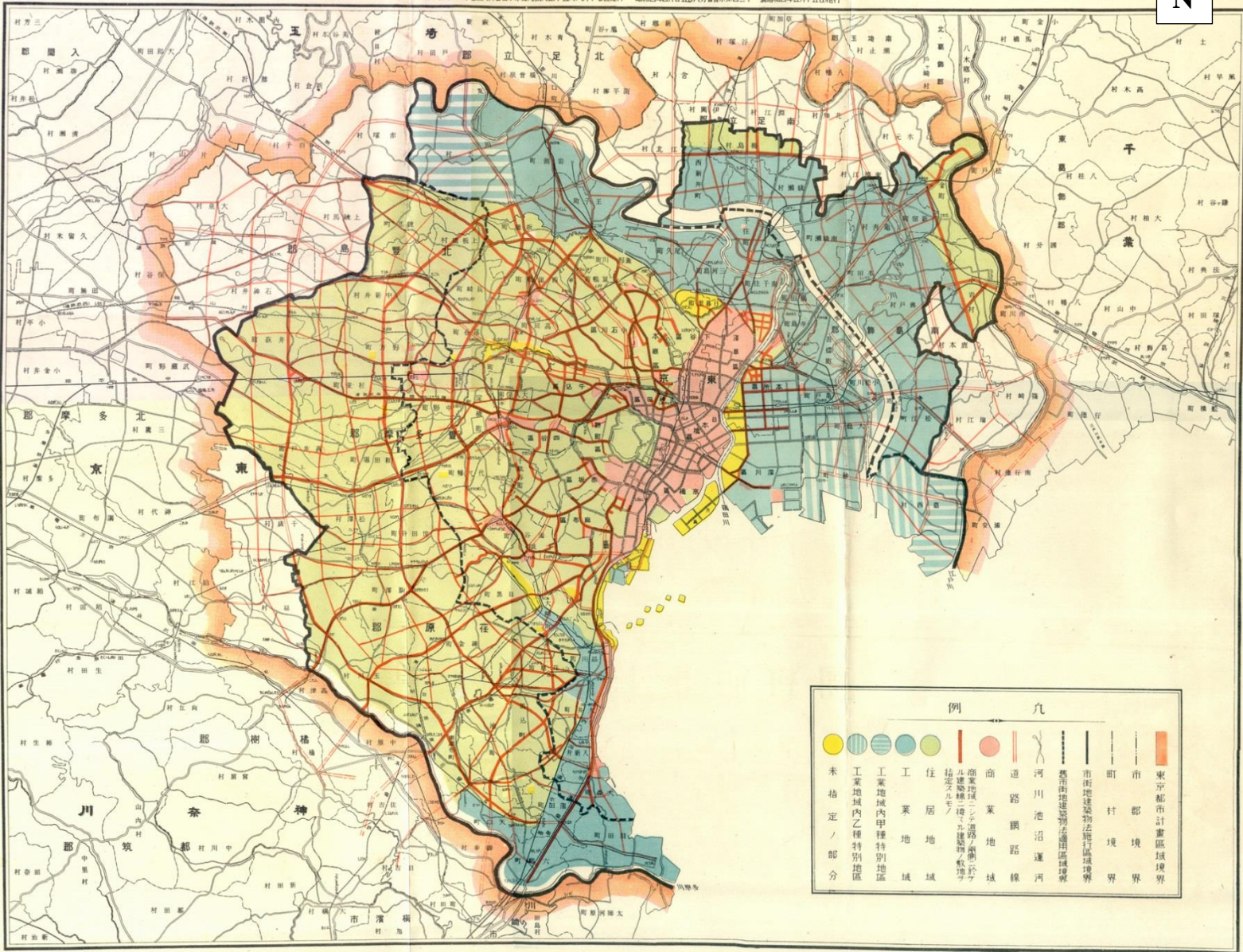


Ilustración 31 El mapa de alrededor de 1930 señala la zonificación de Tokio

124

La zona industrial y la comercial se ubicaron en la parte de la ciudad en donde el PRT fue más fuerte. Asimismo el área residencial se separó de la industrial pero conservó su cercanía con las fábricas y los comercios.

124

The Great Kanto Earthquake, <Tokyo reconstructed>http://www.greatkantoequake.com/map_archive.html (consultado el 10 de mayo de 2018)

Uno de los resultados más importantes del PRT fue la red vial que se extendió por toda la ciudad, además el terreno que estaba disponible al occidente era más barato que las zonas orientales, lo que hizo más fácil su adquisición para la construcción de nuevas vías férreas. Entre las nuevas líneas que construyeron sus vías están la Keiyo, Odakyu y la Tokyu;¹²⁵ estas y otras líneas ayudaron a la prolongación de los suburbios tokiotas ya que las personas tenían un sistema de transporte eficaz que conectaba la vivienda con el trabajo. En poco tiempo, el centro poblacional de la ciudad se fue moviendo hacia la zona occidental donde además de casas, empezaron a surgir lugares comerciales y para el ocio, a la vez que otros ya existentes, crecían a pasos acelerados. Están a modo de ejemplo las plazas de Shinjuku y Shibuya que atraían a muchas personas, las cuales ya no tenían que movilizarse hasta Ginza en la parte oriental para buscar entretención.

Como este nuevo espacio había permanecido casi sin cambio alguno desde los comienzos de Tokio como ciudad, se prestaba para la experimentación a la hora de crear una clase de suburbios que estuviesen a la par de la capital imperial. Algunos de estos suburbios fueron pensados bajo ideas occidentales y modernas, que mantendrían el ideal con el que se estaba desarrollando Tokio, una de esas ideas venía de Inglaterra y se conoció como “La Ciudad Jardín”.

Ebenezer Howard planteó en 1898 el concepto de la ciudad jardín como una solución a las caóticas ciudades industriales. Él buscaba un balance entre el centro económico con las zonas verdes y la vivienda, e incentivaba el uso del tren como medio de transporte masivo en las grandes ciudades, que estarían rodeadas por un anillo de zonas verdes. Esta novedosa interpretación de las ciudades captó la atención del empresario japonés Eichi Shibusawa quien en sus años de retiro decidió emprender la creación de un suburbio de clase media en Tokio, llamado Denenchofu, que siguiera los conceptos propuestos por Howard y se ciudad jardín. Shibusawa reunió un grupo de empresarios y financieros interesados en su proyecto

¹²⁵ Odakyu Electric Railway Co., Ltd. - Company Profile, Information, Business Description, History, Background Information on Odakyu Electric Railway Co., Ltd. «History of Odakyu Electric Railway Co., Ltd. »<http://www.referenceforbusiness.com/history2/34/Odakyu-Electric-Railway-Co-Ltd.html> (consultado el 12 de mayo de 2018)

y con los años conformó la *City Garden Incorporated*(田園都市会社 Denentoshi Gaisha) en 1918.¹²⁶

Al mismo tiempo que se estaba planeando Denenchofu, otros suburbios estaban siendo diseñados y construidos por grandes compañías ferroviarias y bancarias, pero el plan de Shibusawa estaba siendo creado por capital proveniente de personas naturales. Este proyecto tuvo la oportunidad perfecta con el Acta de construcción de 1919 y tras la devastación del Gran Terremoto, ya que antes el gobierno solo permitía urbanizar a empresas o a entes gubernamentales; además coincidió con la expansión de los ferrocarriles hacia el oeste, los cuales eran un punto básico para posibilitar la construcción de esta ciudad jardín.

El lugar que se escogió para albergar este suburbio fue un punto medio entre el centro de Tokio y la ciudad de Yokohama, cerca al río Tama al sur de la ciudad que en días despejados tenía una buena vista al Monte Fuji.



Ilustración 32 Ubicación actual del Barrio Denenchofu¹²⁷

Para 1921 los predios destinados para la construcción fueron comprados, y el diseño urbano que iba a tener Denenchofu se definió. Según los deseos de Shibusawa, su suburbio verde debería tener un diseño radial que concentrara la zona residencial, y al lado opuesto de las

¹²⁶ Ken Tadashi Oshima. «Denenchōfu: Building the Garden City in Japan». *Journal of the Society of Architectural Historians* 55, no. 2 (1996): 144

¹²⁷ Goo, «Tokio durante la era Meiji» (consultado el 14 de mayo de 2018) Gráficos realizados por el autor.

casas, establecer un pequeño sector destinado al comercio, ambas conectadas por unas calles curvas y por una avenida grande que uniría el suburbio con el centro de la ciudad.¹²⁸

Este especial y novedoso diseño en Tokio tenía como propósito final hacer de este suburbio un pequeño París, dar una sensación occidental y moderna en medio de una ciudad que había limitado los terrenos para la vivienda, causando un paisaje urbano no tan grato ni estilizado.



Ilustración 33 Imagen aérea de Denenchofū en 1948 donde se puede apreciar las calles curvas y el concepto radial característico de este suburbio¹²⁹

La creación de Shibusawa fue bastante novedosa en la capital de Japón. Antes del PRT la tenencia de la tierra significaba problemas al momento de llevar a cabo grandes urbanizaciones, pero como los terrenos que ocuparía este suburbio fueron comprados por personas y no por empresas¹³⁰, se pudo llevar a cabo un libre y novedoso diseño que no podría verse en otras partes de la ciudad.

¹²⁸ Oshima. «Denenchōfu»,147.

¹²⁹ Oshima. «Denenchōfu»,148,

¹³⁰ Mientras se implementó el PRT, muchas empresas y bancos urbanizaron algunos sectores de la ciudad. Estos sectores eran loteados de manera tal que cupieran la mayor cantidad de edificios en un espacio reducido para maximizar el valor de la tierra e incrementar las ganancias. Por el contrario, Shibusawa tenía principios filantrópicos y creía más en otorgarle comodidad a las personas que buscar beneficios económicos.

Denenchofu fue inaugurado un mes antes del Gran Terremoto pero al estar ubicado lejos del área de Shitamachi (la más afectada) no sufrió mayores daños. El pensamiento generalizado de los tokiotas después del terremoto era el de huir de la devastación a otras zonas y el suburbio de Shibusawa fue una de las elecciones predilectas por los ciudadanos, quienes encontraron en este novedoso espacio un lugar tranquilo y estéticamente agradable para vivir. Al poco tiempo se completó una línea, la Meguro-Kamata que unía rápidamente y con facilidad Denenchofu con el centro la línea Yamanote de Tokio y con el ferrocarril que llevaba a Yokohama, volviendo este suburbio un lugar muy conveniente para tener una vivienda y un espacio único en el desarrollo de la ciudad.¹³¹

¹³¹ Oshima. «Denenchōfu»,150.

CAPÍTULO 5

第 5 章

AMUEBLAMIENTO DE LA CIUDAD

5.1 ELECTRICIDAD

Antes de la llegada de la electricidad a Japón, la principal fuente de energía provenía del agua, que era capaz de hacer funcionar las pequeñas industrias existentes. La difusión de la electricidad comenzó con el alumbrado público y era suministrado por compañías privadas, entre ellas está la primera compañía que llevó electricidad a la isla, la Tokyo Electric Light fundada en 1883. A diferencia de la mayoría de las empresas que estaban operando en Japón, la Tokyo Electric Light fue creada y dirigida por japoneses, los cuales se encargaron de empezar a dotar a la capital con luz eléctrica en 1887.¹³²

A partir de este año, la electricidad se popularizó y se extendió aceleradamente, ya que resultaba más barato y generaba mayores ganancias. No obstante, para la década de 1910, la gran mayoría de la electricidad que se generaba en Tokio no era para ser utilizada en iluminación, ésta estaba destinada a impulsar las fábricas que se hallaban en los suburbios, tanto de la capital como de las otras grandes ciudades del país.¹³³ Esto se debió a que el gobierno japonés hacía grandes esfuerzos para impulsar con mejores tecnologías a su industria para que potencializara su economía. Así mismo, para 1910, Japón acababa de salir de su guerra contra Rusia y necesitaba cubrir el gasto que éste acontecimiento había dejado en la economía del país.

¹³² The Federation of Electric Power Companies of Japan. «ELECTRICITY REVIEW JAPAN» https://www.fepec.or.jp/library/pamphlet/pdf/04_electricity.pdf(consultado el 15 de mayo de 2018)

¹³³ Peter Duus, ed. *The Cambridge history of Japan, Volume 6, The twentieth Century*. (Cambridge: Cambridge University Press, 1998),401. Disponible en Línea https://books.google.com.co/books?id=ZbOsY3YDxw0C&pg=PA400&lpg=PA400&dq=Tokyo+Electric+Lighting&source=bl&ots=VLk5-sr9hQ&sig=LwCZPJS3MYDBSQ-qrXLrHIDS1dE&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiW79aVwtPbAhXC51MKHU_6BWsQ6AEIngEwEQ#v=onepage&q=Tokyo%20Electric%20Lighting&f=false pg.401

Por esta razón, la gran mayoría de hogares no contó con luz eléctrica hasta ya entrada la década de 1930, donde un 90% de las casas ya podían hacer uso de esta y el suministro de energía lo seguía suministrando las empresas privadas. Cuando llegó el año de 1939, el gobierno aprobó una ley donde el estado tenía el control sobre la distribución de la energía eléctrica y se creó la *Japan Power Generation and Transmission*.

La estatalización de la electricidad obedeció a una serie de políticas que respondían al momento de nacionalización y al carácter totalitario que estaba adquiriendo el gobierno Showa durante los últimos años de la década de 1930.¹³⁴

5.2 ALCANTARILLADO

El sistema de alcantarillado tuvo un mayor y rápido desarrollo en Tokio y en Japón, debido a que los estadounidenses intervinieron la isla después de la segunda guerra mundial. Durante la era Edo y hasta finales del siglo XIX, la eliminación de desechos sanitarios funcionaba correctamente en la ciudad. Las casas habían sacado de sus muros a los baños para que cuando estos fuesen utilizados, se recolectaran los desechos en un balde y vendidos a los recolectores de abono para luego ser llevados al campo.

Con anterioridad, la capital se vio forzada a separar correctamente el agua de lluvia y la negra cuando en 1877 hubo una epidemia de cólera que dejó un saldo de 110,000 víctimas¹³⁵. Cuando se identificó que la causa de la enfermedad se hallaba en el agua, el gobierno Meiji ordenó la construcción del primer alcantarillado de Tokio, ubicado en Kanda (este de la ciudad, cerca al Río Sumida). Este primer sistema de alcantarillado tiene (porque aún se conserva) 1km de largo y fue construido con ladrillos. Kanda fue el lugar escogido para albergar el primer alcantarillado, porque fue uno de los principales lugares donde se concentró el esparcimiento de las enfermedades encontradas en el agua contaminada.

¹³⁴Takeo Kikkawa, «The history of Japan's electric power industry before world war» <https://hermes-ir.lib.hit-u.ac.jp/rs/bitstream/10086/25372/1/HJcom0460100100.pdf> (consultado el 19 de mayo de 2018)

¹³⁵Terada, Kazuya. «Development of Sewer Systems and Treatment Plants in Tokyo». *Journal (Water Pollution Control Federation)* 52, no. 5 (1980): 961



Ilustración 34 Alcantarilla ubicada en Kanda

Esta alcantarilla fue finalizada en 1884, pero los planes para su ampliación fueron suspendidos debido a un corte en el presupuesto, ya que este dinero fue destinado al suministro de agua. No hubo proyectos nuevos para la construcción de nuevos canales hasta 1907, cuando se publicó un estudio sobre el sistema de alcantarillado por parte de Eiji Nakajima, donde él argumentaba que era necesaria la continuación de la construcción de la red de alcantarillado para canalizar el agua lluvia que inundaba la ciudad, y así evitar inundaciones. El resultado de la propuesta de Nakajima fue la construcción de un sistema de alcantarillas que combinaba tanto agua lluvias como aguas negras, debido a que bajo las calles de Tokio se encontraban tuberías de gas, cables eléctricos y por encima circulaban coches, lo que hacía muy difícil agregar un sistema compuesto de alcantarillado.¹³⁶

Posteriormente se desarrolló un plan que estaba basado en predicciones de población. Se asumió que para la década de 1910, Tokio contaría con alrededor de tres millones de habitantes y para manejar el sistema de alcantarillado, la ciudad fue dividida en tres distritos de drenaje. La obra inició en 1913 pero con el comienzo de la Primera Guerra Mundial, la velocidad de construcción se vio disminuida. Para 1922, el sistema de alcantarillado de Tokio había finalizado y plantas de tratamiento de aguas estaban igualmente en funcionamiento.¹³⁷

¹³⁶ Kazuya. «Development of Sewer Systems»962

¹³⁷ Kazuya. «Development of Sewer Systems»,963.

El desarrollo y el mejoramiento de este sistema sufrieron un revés con el terremoto de 1923, donde la implementación y ampliación se detuvieron casi en su totalidad. De las 10 plantas de tratamiento con que contaba Tokio para antes del terremoto, solo 2 entraron en funcionamiento después de la catástrofe. Aunque era necesario que se completara el plan de alcantarillado de la ciudad, los recursos necesarios no fueron otorgados por el gobierno ya que este estaba entrando en conflictos con China por la invasión a Manchuria y la gran mayoría de los recursos estatales iban destinados al ejército.

5.3 ACUEDUCTO

Japón contó con un sistema de acueducto desde el siglo XVI cuando se encontraba en la época de las guerras civiles. Durante este periodo, asegurar el suplemento de agua de los pueblos era vital para su supervivencia frente a ataques de otros “señores feudales”. Cuando el Shogún Ieyasu Tokugawa se trasladó a Edo, se ordenó la creación de un sistema de tuberías (hechas en madera) que llevaran agua a la ciudad desde el río Tamagawa, el cual se completó en 1654, y llegó a suplir a las más de un millón de personas que habitaban Edo en 1787. En la ciudad de Edo, se excavaron pozos donde se almacenaba agua traída desde el acueducto para uso diario, y en zonas donde la tubería no llegaba, el agua era llevada en barca y vendida.¹³⁸

La construcción de un sistema de acueducto moderno comenzó en la prefectura de Kanagawa, donde el gobernador llamó al inglés Henry Spencer Palmer para crear un sistema de suplemento de agua para la ciudad de Yokohama, la cual fue la primera ciudad en tener este sistema.¹³⁹ Su construcción se completó en 1887, tres años antes de que el gobierno promulgara la *Ordenanza del Sistema de Aguas* (1890) en el cual se le garantizaba a la ciudad de Tokio la construcción de su propio sistema de acueducto por medio de una financiación estatal. Para 1898, la capital contó con su primer sistema de aguas moderno,

¹³⁸ Shinichi Kiyota, «The people of Edo and Water», *A magazine of rivers, rivers and Japan* n°1(1992):5. Disponible en línea. [http://www.japanriver.or.jp/EnglishDocument/DB/file/004%20Kanto%2056\(T.O-27\).pdf](http://www.japanriver.or.jp/EnglishDocument/DB/file/004%20Kanto%2056(T.O-27).pdf)

¹³⁹ History of Waterworks in Tokyo, «Early water supply system» <http://www.nzdl.org/gsd/mod?e=d-00000-00---off-0fnl2.2--00-0---0-10-0---0---0direct-10---4-----0-11--11-en-50---20-about---00-0-1-00---4----0-0-11-1-OutfZz-8-00&cl=CL1.5&d=HASH7ecfef951c65b8a6f0da56.5.2>=1> (consultado el 24 de mayo de 2018)

pero no eximió por completo a los habitantes de las enfermedades provenientes de agua contaminada, es decir, el agua que circulaba por las tuberías de Tokio no era potable.

Este moderno sistema contaba con tuberías de acero que llevaban agua presurizada (presurización que era necesaria por el nuevo sistema de casas que se habían construido, algunas de las cuales ya contaban con más de un piso) hasta los hogares tokiotas y pasaba por un sistema de filtrado para purificar el agua lo más posible. Para 1925, el servicio de agua llegaba a cubrir alrededor 1,430,000 personas y para 1930 el servicio se amplió a 4,763,000 personas.¹⁴⁰

La ciudad fue dividida en dos partes para ser suplida de agua, veintisiete distritos en total, la zona alta (que tenía varias zonas de relieve) y la zona baja donde es más planicie. En la zona alta se instalaron válvulas que empujaban el agua hacia las zonas más altas, mientras que en la zona baja el agua se movía por medio de la gravedad. Este sistema de distribución de agua probó ser eficaz, pero no previó el rápido crecimiento que tuvo la ciudad en la década de 1910, por lo que cada vez más personas se quedaban sin este líquido. Después del terremoto, la recuperación de las tuberías fue lenta y tuvo que expandir más su red cuando la población de la ciudad se fue moviendo hacia los suburbios, pero en los lugares más alejados de la ciudad, era necesario el uso de pozos. Los planes de incrementar la distancia del suplemento del agua fueron interrumpidos cuando estalló la guerra y la ciudad no tuvo un mayor cambio.¹⁴¹

5.4 MERCADOS

Antes de 1923, Tokio recibía sus alimentos de los campos de cultivo cercanos a la ciudad, como lo era el arroz, la proteína era en gran parte pescado ya que antes de la era Meiji, comer carnes rojas estaba prohibido. El pescado era comprado en pequeñas tiendas que se ubicaban en las zonas que se encontraban tanto en la bahía como en el río Sumida. Los mercados empezaron a consolidarse después del terremoto, el cual alteró la manera como las personas adquirirían sus alimentos y los lugares donde se conseguían. Bajo la necesidad de

¹⁴⁰ Nobuhiko Kosuge, «The development of waterworks in Japan» https://d-arch.ide.go.jp/je_archive/pdf/workingpaper/je_unu29.pdf (consultado el 18 de mayo de 2018)

¹⁴¹ Kosuge, «The development of waterworks»,4.

alimentar a una gran cantidad de personas, la ciudad de Tokio diseñó un sistema de distribución de alimentos, por medio de la creación de mercados que en su totalidad eran siete. Con estos nuevos lugares organizados, las autoridades locales podían asegurar que la comida que se vendía estuviese fresca y con los precios adecuados, supervisando que nadie sacara ventaja de la situación de confusión que se vivía después del terremoto.¹⁴² Estos nuevos mercados fueron creados también bajo la “*Ley de la venta al por mayor*” la cual fue aplicada en Marzo de 1923 como consecuencia de una hambruna ocurrida en 1918. Esta ley concentraba los productos en venta en un mismo lugar y fomentaba la creación de mercados.

El mayor mercado fue el de Tsukiji, los mercados de Kanda y Koto le seguían en importancia y tamaño (los tres completados en 1935). Los otros mercados, Ebara, Toshima, Adachi, y Shokuniku¹⁴³ fueron distribuidos en la zona que rodeaba al castillo y todos recibían diariamente, cargamentos con comida proveniente de toda la isla. Gracias a los ferrocarriles que se movían por Japón, el traslado de la comida era bastante rápido y la comida podía llegar fresca. En cuanto a los productos que se cultivaban cerca a Tokio, estos eran movilizados con métodos que iban desde caballos, carros o hasta a pie, volviendo las jornadas matutinas de abastecimiento un paisaje cotidiano para los tokies.¹⁴⁴

¹⁴² John D Eyre. «Sources of Tokyo's Fresh Food Supply». *Geographical Review* 49, no. 4 (1959): 460

¹⁴³ Tokyo Metropolitan central wholesale market, «History of the wholesale market in Tokyo» <http://www.shijou.metro.tokyo.jp/english/history/> (consultado el 30 de mayo de 2018)

¹⁴⁴ Eyre, «Sources of Tokyo's Fresh Food Supply», 466.

CAPÍTULO 6

第6章

COTIDIANIDAD

6.1 LA VIVIENDA

La vivienda, en sus expresiones arquitectónicas, sociales y culturales cambió cuando la modernidad se instauró en Tokio. Como se mencionó en el capítulo 1, las viviendas de las personas que habitaban el Shitamachi eran casas de madera donde podían vivir de hasta cinco familias en un espacio muy reducido, lugar en el cual las actividades cotidianas tenían que ser realizadas en un mismo sitio. A lo largo de las primeras décadas del siglo XX, tanto el gobierno como empresas privadas entre las cuales estaban algunas revistas, impulsaron a las personas a que adquirieran un estilo de vida occidental que era sinónimo de mejores condiciones.

No obstante estos cambios en la vida privada de las personas tomaron varios años en llevarse a cabo y durante un largo tiempo, las condiciones de vivienda permanecieron iguales, las viviendas y su habitabilidad seguían funcionando como lo habían hecho desde la era Edo. Durante la era Taisho, (1912-1926) el gobierno se mostró más consternado sobre la calidad de vida de las personas, ya que enfermedades como la tuberculosis se estaban propagando en la ciudad a causa de las pésimas condiciones sanitarias de las casas y sus habitantes.¹⁴⁵ Para solucionar este problema, el gobierno desde el Ministerio de Educación creó en 1920, una asociación que se encargaría de buscar maneras para optimizar la calidad de vida de los japoneses, esta asociación se llamó “ *La Asociación de Mejoramiento del Estilo de Vida*” (生活改善同盟会 *Seikatsu kaizen doumenkai*).

Esta Asociación buscaba llegar a la mente de los japoneses a través de medios de difusión masiva como la radio y las revistas, con el fin último de cambiar los hábitos y la forma de

¹⁴⁵ Mariko Inoue. «Regendering Domestic Space: Modern Housing in Prewar Tokyo.» *Monumenta Nipponica* 58, no. 1 (2003),83.

vida de las personas, introduciendo elementos cotidianos de occidente, ropa y vivienda. El público mayoritario al que apuntaba la Asociación eran personas que pudieran encontrar un balance entre gastos y ahorros en la ciudad, y con los años se amplió hacia las zonas rurales.¹⁴⁶ El gobierno buscaba que los habitantes cambiaran sus hábitos mediante el uso de estos medios de difusión, presentando estas reformas de la cotidianidad, como un ideal del ciudadano moderno japonés.

Hubo especial énfasis en mostrar un cambio en la composición de la casa, pasando de ser un espacio sólo para dormir, a ser el lugar de residencia de la familia japonesa. Con el crecimiento económico de la isla durante la era Taisho, algunos hombres que ya eran graduados de universidades, pudieron acceder a trabajos con buenos salarios, creando así una nueva clase media. Esta clase media buscaba adquirir una vivienda unifamiliar y la casa tradicional japonesa no podía cumplir estas nuevas necesidades. El encargado de crear nuevos espacios para los ciudadanos que estuviesen acordes con el diseño de vivienda moderna, fue en gran medida el Ministerio de Educación que actuó por medio de arquitectos y administradores.

El Ministerio de Educación continuó con la propaganda del cambio de vida y realizó desde 1919 hasta 1920 una exhibición, en el entonces Museo de la Educación, donde uno de los temas era la vivienda. En este lugar se exhibían una serie de posters, mostrando cómo era el ideal del hogar con diseños occidentales pero realizados por japoneses. La imagen a continuación es un poster que fue exhibido en el Museo de la Educación, en donde se ilustran las ventajas de tener una cocina moderna frente a una cocina tradicional, donde las condiciones no eran las mejores y el trabajo se dificultaba y podría llegar a ser peligroso.

¹⁴⁶ Learning and Investigate, «The Movement for the Improvement of Living in the Taisho and the Early Showa Era » <http://ejiten.javea.or.jp/content16b3.html?c=TKRRek5qTXo%3D> (consultado el 1 de junio de 2018)



Ilustración 35 Imagen exhibida en el Museo de la Educación donde se muestran las diferencias entre una cocina tradicional y una moderna. En la parte superior se lee: Las reformas de la vivienda comienzan con la instalación de los implementos de la cocina.¹⁴⁷

La exhibición no solo contenía posters sobre la transformación deseada en las casas japonesas, también contaba con imágenes en donde se mostraba la importancia de la familia:

¹⁴⁷ Exposición sobre el mejoramiento del estilo de vida «Posters» https://www.kahaku.go.jp/exhibitions/vm/past_permanent/rikou/Field_8/Detail_805.html (consultado el 3 de junio de 2018)



Ilustración 36 Poster exhibido en el Museo de la Educación mostrando el ideal de la familia. El letrero de la parte superior pone “Una familia feliz unida es más importante que estar rodeado de antigüedades”.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Exposición sobre el mejoramiento del estilo de vida «Posters»

En la ilustración 30, se puede apreciar a un hombre vestido de manera occidental con lo que pareciera una niña y al frente una mujer vestida tradicionalmente con un niño. Al otro lado se muestran a dos hombres con vestimentas tradicionales en un cuarto al estilo japonés, examinando antigüedades. Además de impulsar un cambio arquitectónico, el gobierno quería crear un concepto de familia que fuese útil para la sociedad. Por lo tanto la aparición de un lugar común, para compartir tiempo familiar en la casa surgió, y en las viviendas se creó una sala ya no para atender invitados y demás relaciones públicas, (como tradicionalmente se había realizado) sino para atender la privacidad de la familia.¹⁴⁹

La expansión de la vivienda dentro de la zona occidental de Tokio y en sus suburbios durante la década de 1920, fue el escenario donde las casas se transformaron, siguiendo los modelos propuestos por el gobierno. Las viviendas ubicadas en sectores destinados a clase media alta como Denenchofu, tenían un mayor espacio donde los cambios frente a la casa tradicional eran más evidentes. Durante la era Edo, las casas de los samuráis y de los daimio (terratenientes) tenían un gran espacio donde se recibían las visitas, y era ese lugar el más importante de la casa; para acceder a él era necesario atravesar un corredor que pasaba al frente de los cuartos de la familia, (separados por finas paredes de papel) lo que restaba privacidad a los habitantes de la vivienda. Los cambios que se implementaron con la ayuda del gobierno fueron los de crear una sala en el centro de la residencia que contara con un amoblado occidental, (el amoblado era principalmente sillas, mesas de patas largas y estufas a gas, los electrodomésticos no se difundirían hasta después de la guerra) los muebles servían para que la familia tuviese un lugar en el cual compartir y para que durante los momentos de visita, el invitado no tuviera acceso a los cuartos de los habitantes.

150

La arquitectura de estas casas fomentaba el ideal de familia que el gobierno tanto quería inculcar en los japoneses, esto con el fin de crear un estándar de ciudadanía con unos valores definidos. Esta creación del ciudadano fue pensada por primera vez durante la era

¹⁴⁹ Inoue, «Regendering Domestic Space»,86.

¹⁵⁰ Inoue, «Regendering Domestic Space»,90.

Meiji, pero la prioridad de su implementación fue creciendo con el pasar de los años cuando Japón estaba creando un sentimiento de nacionalismo en su población.¹⁵¹

La otra clase de vivienda que se había creado era la de los hombres asalariados que tenían otros principios que la vivienda familiar. Esta clase de residencia se encontraba en el oeste y sur de la ciudad de Tokio¹⁵² y su diseño cubría justamente las necesidades básicas de los “salary man”, los oficinistas. Estas casas contaban en su mayoría con tres o cuatro habitaciones pequeñas, repartidas en baño, cocina, dormitorio y un cuarto estilo occidental. Finalmente estaban las viviendas más sencillas que aún mantenían algunas características de las casas tradicionales y algunos de los espacios tenían un piso de tierra.¹⁵³

Finalmente, uno de los factores más importantes en la transformación de la vivienda y su influencia en el cambio de la cotidianidad japonesa fue la construcción de un cuarto de baño privado. Durante la era Edo, las casas en su gran mayoría no contaban con estas instalaciones y las personas tenían que ir a bañarse a ríos y demás fuentes de agua públicas. Esto generó una cultura de baño público y se generaron a partir de esto, edificaciones sólo para bañarse y compartir con las otras personas. Al haber un espacio casero para el cuarto de baño, esta actividad pública se privatizó y los ciudadanos ya no tenían que recurrir a lugares ajenos.¹⁵⁴

La Asociación de Mejoramiento del Estilo de Vida probó ser efectiva tras haber inculcado en la mente de los japoneses la necesidad de adoptar unos nuevos cambios en el estilo de vida, transformando el ámbito privado y el público. La ciudad de Tokio se adaptó a las nuevas necesidades públicas que habían surgido para sus ciudadanos y fueron apareciendo nuevas formas de entretención.

¹⁵¹ Jordan Sand, *House and Home in Modern Japan: Architecture, Domestic Space and Bourgeois Culture 1880-1930* (Londres: Cambridge University Press, 2003), 131. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=ewbalfbc8BYC&pg=PA407&lpg=PA407&dq=tokyo+domestic+life+1930&source=bl&ots=B4aTkpw5-W&sig=vzKfHwTbfQ_Kesc5OB_VBR_bATA&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiS0NiGtczbAhXM2FMKHVDnD44Q6AEIXTAK#v=onepage&q=national&f=false

¹⁵² Los “Salary man” tenían sus residencias en estas zonas de la ciudad porque la industria, a partir de 1932, también se expandió hacia los suburbios.

¹⁵³ Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa », 210.

¹⁵⁴ Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa », 211.

6.2 OCIO

Cuando la era Meiji comenzó, la manera como los chonin, personas del común, se entretenían cambió. Como se vio en el capítulo 4.1, los templos concentraban gran parte del entretenimiento con las ventas y las ferias que se organizaban en sus territorios. Una vez cambiado el gobierno, tanto los lugares religiosos como los centros de entretención “mundanos” como los teatros Kabuki fueron prohibidos o regulados, debido a que fomentaban una cultura no acorde con los principios que quería implementar el gobierno. Los espectáculos que fueron controlados, tuvieron que modificar su guión y mostrar ante el público cuentos que narraran historias de guerra, fábulas antiguas o sermones¹⁵⁵ para ir mostrándoles a las personas lo que era importante resaltar en esa época de cambio.

El entretenimiento en la ciudad de Tokio durante los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX fue transformándose rápidamente y adquiriendo un carácter occidental. Se estaban llevando a cabo grandes esfuerzos e invirtiendo grandes cantidades de dinero para construir espacios dedicados al “buen ocio”, a las artes que eran consideradas cultas, tales como la ópera, el teatro y los bailes occidentales. Entre los principales centros de las artes y la alta cultura construidos durante la era Meiji, se encuentra el *Rokumeikan* completado en 1883, el cual tenía como principal propósito servir de lugar de socialización para personas de la alta sociedad japonesa con diplomáticos y empresarios extranjeros.

¹⁵⁵ Katsuya Hirano; *The politics of dialogic imagination: power and popular culture in early japan* (Chicago:Chicago University Press,2014),211. Disponible en línea. <https://books.google.com.co/books?id=haYVAQAAQBAJ&pg=PA211&dq=meiji+prohibition+of+the+kabuki&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj9jMDK0-XbAhUjrVkJHaWvCvUQ6AEIJzAA#v=onepage&q=meiji%20prohibition%20of%20the%20kabuki&f=false>

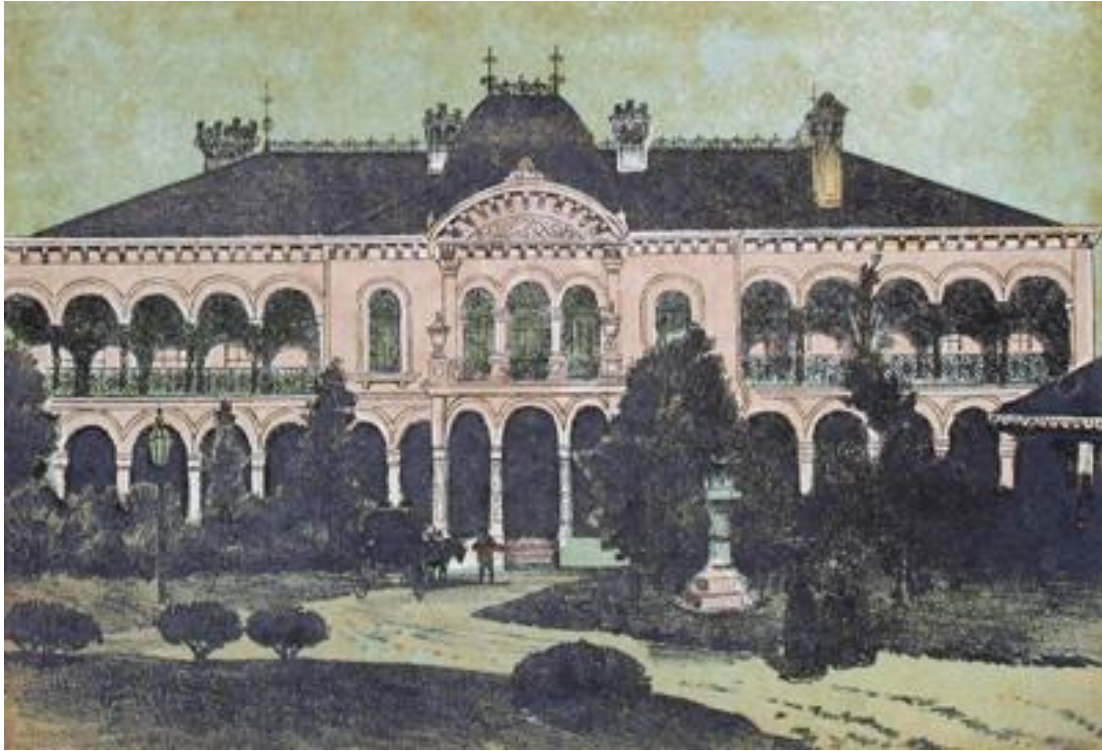


Ilustración 37 Imagen del Rokumeikan de 1893, ilustrado por Yabuzaki Yoshijiro¹⁵⁶

¹⁵⁶ Adventure Japón «Le Rokumeikan», <https://www.aventure-japon.fr/index.php/276-japon-insolite/histoire-insolite-japon/108-le-rokumeikan> (consultado el 4 de junio de 2018)

El Rokumeikan alojó los primeros bailes y fiestas al estilo occidental de Tokio, cambiando poco a poco la manera como las personas pertenecientes a la clase política y a la empresarial se entretenían. Este monumental edificio encontrado en una ciudad no moderna, demostraba el “estatus” que estaba adquiriendo la isla frente a los demás países occidentales y, por encima de todo, la cultura de su gente.

El ocio en la capital se dividía entonces en dos clases, la entretención para personas cultas y otro para personas que necesitaban culturizarse, y durante los años que duró la era Meiji, había en la ciudad de Tokio una dualidad de entretenciones muy distintas la una de la otra. Los chonin no tenían acceso a lugares como la Casa de la Opera de Tokio o al Rokumeikan, ellos seguían entreteniéndose con artistas y arte callejero, manteniendo una mayor estabilidad en su cotidianidad. No obstante, el gobierno en su afán de mostrarse al mundo, decidió enfocarse también en el grueso de su población y ofrecerles alternativas de entretención que estuviesen a la par de los intereses de la nación.

En 1890 se terminó la construcción de un gran edificio de ladrillos que contaba con doce pisos de altura en el sector de Asakusa, esta edificación se llamó Ryounkaku. Este edificio se volvió el primer rascacielos de la ciudad de Tokio y les otorgó a las personas del común un lugar donde podían recrearse al estilo occidental. Al interior de este recinto, se podían encontrar bienes importados, restaurantes, miradores y contaba también con un espacio dedicado a exposiciones de arte, pero unos de los factores que llamaba más la atención de los tokiotas, era la iluminación eléctrica de todo el edificio y la presencia de los primeros ascensores de Japón.¹⁵⁷ La popularidad del Ryounkaku fue creciendo y se convirtió en poco tiempo el símbolo de los ciudadanos de a pie en Tokio, los cuales fueron adquiriendo gusto hacia el nuevo estilo de ocio que se estaba implantando en la ciudad.

¹⁵⁷ Stephen Mansfield, *Tokyo A Cultural History* (Oxford: Oxford University Press, 2009), 106. Disponible en línea. <https://books.google.com.co/books?id=Qrr-CKuAjkUC&pg=PA106&dq=Ryounkaku&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiVp6DlqujbAhUSt1MKHfVLAfQQ6AEIJzAA#v=onepage&q=Ryounkaku&f=false>



Ilustración 38 Foto del Ryounkaku 1910¹⁵⁸

Con el pasar de los años, los tokiotas fueron familiarizándose con un nuevo estilo de entretenimiento, el cual pasó de ser ajeno a su cultura a ser parte de su día a día. Gracias a que los ciudadanos habían adoptado la costumbre occidental de salir de compras, y cada vez más personas podían acceder a las mercancías extranjeras, fueron surgiendo más y más tiendas departamentales. Una de las primeras tiendas que se construyeron es el Mitsukoshi Gofukuen (1904, ubicado en Nihonbashi) lugar donde se podían encontrar las más modernas prendas y novedosos productos extranjeros a lo largo de sus cinco pisos.¹⁵⁹

La vida cotidiana en Tokio durante las dos primeras décadas del siglo XX se transformó con la rápida expansión de las tiendas, ya que permitió a los japoneses volverse cada vez más occidentales con su nueva ropa, accesorios y sobretodo con sus actividades. No obstante, partes de la mentalidad Edo seguía presente en los modales y en la cortesía de las personas, quienes aún mantenían la costumbre de no entrar a establecimientos con zapatos, tal como siempre lo habían hecho.¹⁶⁰

¹⁵⁸Old Tokyo, « Ryounkaku, twelve stories tower in Asakusa»<http://www.oldtokyo.com/ryounkaku-twelve-stories-tower-asakusa/> (consultado el 6 de junio de 2018)

¹⁵⁹ Old Tokyo, «Mitsukoshi department store c, 1903-1923»<http://www.oldtokyo.com/mitsukoshi-department-store-c-1903-1923/>(consultado el 6 de junio de 2018)

¹⁶⁰ Seidenstricker, «Tokyo from Edo to Showa »,234.

Con las tiendas departamentales en expansión, los ciudadanos se entretenían ahora yendo a las tiendas y comprar los bienes que deseaban, volviendo también al comercio en uno de los negocios más rentables y con mayor crecimiento durante los años anteriores al terremoto. Ese primero de Septiembre de 1923, de los edificios mencionados, el Rokumeikan, el Ryounkaku, el Mitsukoshi y muchos más edificios creados para la entretención tokiota se destruyeron o quedaron gravemente damnificados.

Después de 1923, la vida cotidiana de las personas cambió radicalmente, al derrumbarse las casas y los negocios, los ciudadanos tenían otras prioridades, además los lugares a los cuales frecuentaban ya no existían. Mientras en la sociedad tokiota el caos y el temor crecían, el gobierno generó propuestas para contrarrestar el malestar de la gente, los cuales se centraron en brindarle opciones recreativas a los tokies para ir superando poco a poco la catástrofe. De esta manera, las personas distrajerón sus mentes con pequeñas obras de teatro, con música, museos y librerías portátiles.¹⁶¹

Para la gran mayoría de los japoneses, el terremoto fue una señal divina que advertía del mal camino que estaba transitando el país. Por eso, una vez que la situación de pánico empezó a calmarse, el gobierno tomó medidas para que no se repitiese un castigo divino similar. A partir del terremoto, surgió la idea que la sociedad había perdido sus valores al llevar un estilo de vida desordenado, causado por las comodidades que había traído la modernización a la ciudad. Para reencaminar a la sociedad, el gobierno promulgó una serie de restricciones y regulaciones sobre el entretenimiento en las grandes ciudades con el fin de estabilizar una ideología común y aceptada por el gobierno. La sociedad tokiota de los años veinte vivió varias movilizaciones causadas por la incertidumbre económica y laboral, como marchas de trabajadores, mujeres que buscaban su derecho al voto y la persecución a grupos marxistas y comunistas.¹⁶²

Para alejar a las personas del común de los “malos pensamientos” como el comunismo y el feminismo y de las viejas costumbres japonesas (como ir a las casas de placer o visitar a las Geishas) el gobierno invirtió mucho dinero en crear centros de entretención occidentales

¹⁶¹Schencking, «The Great Kantō Earthquake»,277.

¹⁶² Elise K Tipton. «Cleansing the Nation: Urban Entertainments and Moral Reform in Interwar Japan». *Modern Asian Studies* 42, no. 4 (2008): 710.

como lo eran los cinemas, teatros y grandes tiendas. El fin de estos centros de ocio era el de educar indirectamente a la sociedad, estableciendo mediante la censura y las restricciones, valores como el del trabajo duro, el de la familia y sobretodo la colectividad. Aunque el enfoque principal era la clase media, el gobierno tuvo en cuenta la nueva clase trabajadora que estaba formándose en las principales ciudades del país, por lo que hubo muchos promotores como Gonda Yanosuke, que buscaban la creación de teatros controlados por el gobierno, porque según ellos, el teatro era una manera eficaz de educar a las masas.¹⁶³

Al mismo tiempo que se creaban teatros, los cafés y lugares de baile se volvieron el principal enemigo de los reformadores y del gobierno, ya que según ellos, eran espacios de mala influencia para las personas. Durante los últimos años de la década de 1910, estos lugares fueron esparciéndose a lo largo de la ciudad y fueron cogiendo fuerza con el empoderamiento de la mujer. Surgió en los cafés el trabajo de mesera, en la mayoría de los establecimientos no era una labor que se limitara sólo a servir comida, ya que también se prestaban servicios eróticos acompañados de alcohol.¹⁶⁴ Estos lugares de encuentro entre hombres jóvenes en búsqueda de la compañía de mujeres, era mal visto por los miembros del gobierno que buscaban una purificación de la sociedad japonesa. Por representar y fomentar las “malas prácticas” en los jóvenes japoneses, los cafés tuvieron que afrontar varias restricciones que terminaron por disminuir su número en las principales ciudades como Tokio.

El preocuparse por el bienestar moral y psicológico de la población tenía una importancia más allá de la purificación de la sociedad. Estas restricciones y regulaciones en el ocio se utilizaron para crear un patrón de pensamiento común en los ciudadanos como medio de fomentar el sentimiento nacionalista.

¹⁶³Tipton. «Cleansing the Nation». 712

¹⁶⁴ Tipton. «Cleansing the Nation »716

6.3 EL MILITARISMO

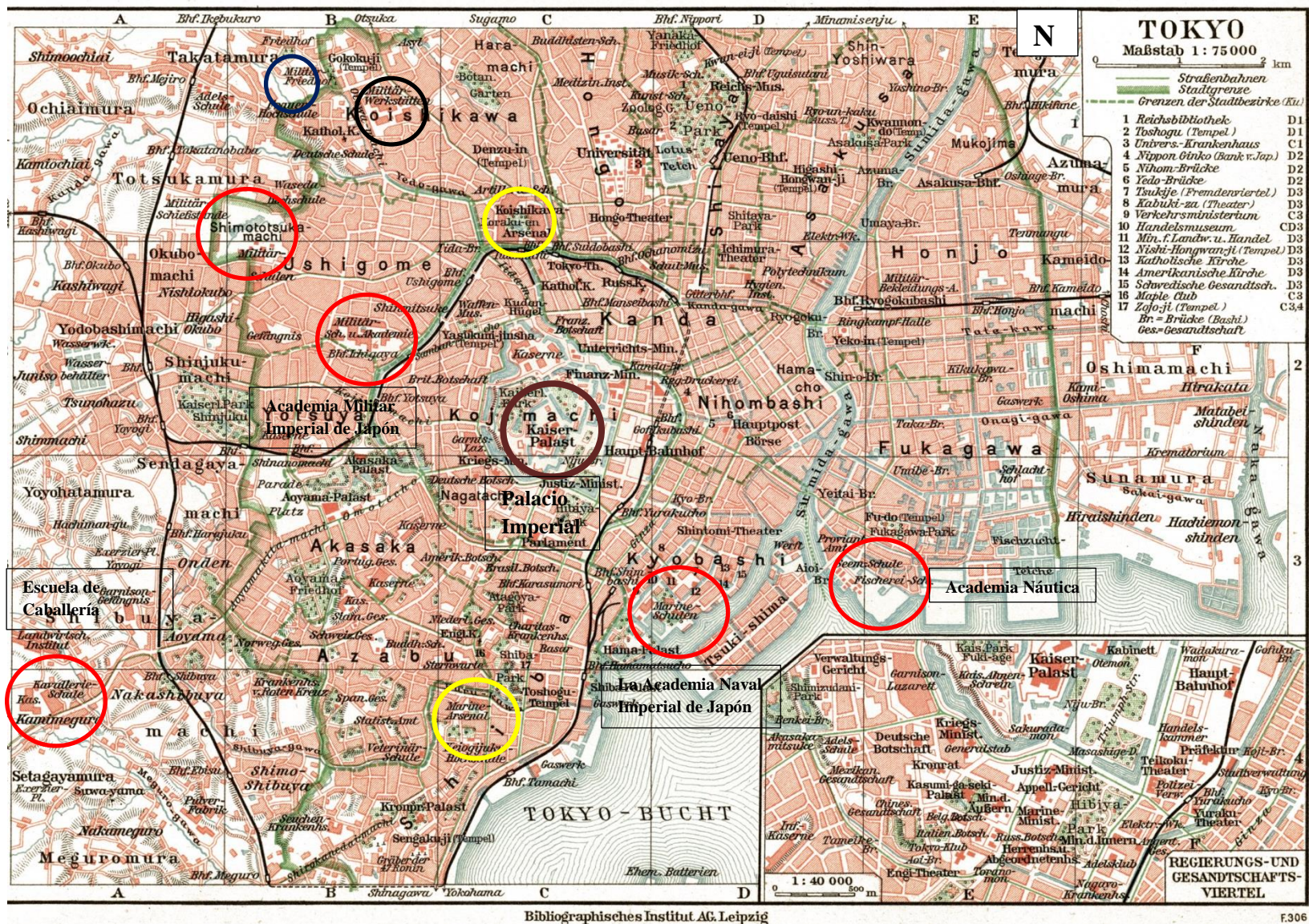
Desde el comienzo de la era Meiji en 1868, el gobierno tuvo como principal propósito la creación de una nación moderna y poderosa. Sus primeras políticas se basaban en la unificación de la sociedad, la cual históricamente tenía sus lealtades divididas (antes de la apertura económica de Japón en 1853, los pobladores de la isla le juraban lealtad a diferentes señores terratenientes).

Para cambiar el pensamiento de la gente sobre pertenecer a una nación, el gobierno Meiji optó por la educación, principalmente masculina. Para inculcar un sentimiento patriótico, en las clases se enseñaba que la gente japonesa siempre había estado separada de los demás pueblos, lo que hacía que fuesen superiores, también les era inculcado la sacralidad del emperador que venía de una casta milenaria que los guiaría en la labor de liderar Asia.¹⁶⁵ Con la llegada de los extranjeros a tierras niponas, las personas empezaron a ver a Japón como su propio territorio el cual había que proteger, por lo cual se empezó a formar un gran ejército que respondía al mandato divino del emperador.

Como se ha ido viendo a lo largo del ensayo, el gobierno destinaba gran parte de su presupuesto en inversiones militares, aunque eso significara quitarle recursos a Tokio. Bastantes obras urbanas se hicieron a medias o no llegaron a culminarse porque la prioridad del gobierno, principalmente el Meiji, era el de crear un ejército formidable y para eso necesitaba crear espacios adecuados para su conformación. De las primeras academias militares que se construyeron, están la Academia Militar Imperial de Japón (finalizada en 1868) su primera sede fue Kioto, pero al empezar la modernización del ejército, se trasladó a la capital en el sector de Ichigaya, cerca del palacio imperial en 1874. También se construyó la Academia Militar de Guerra en 1882 en el sector de Minato cerca al puerto al sur de la ciudad. La Academia Naval Imperial de Japón se encontraba cerca de la residencia de los extranjeros en Tsukiji hasta que en 1888 se trasladó a la ciudad de Hiroshima. Las

¹⁶⁵ Sheldon Garon, «Saving for my own good and the good of the nation: economic nationalism in modern Japan» (<https://books.google.com.co/books?id=ZrJw8EiFeZIC&pg=PA97&dq=japan%27s+nationalism&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjPhYvC7YHcAhUIm1kKHb6mCucQ6AEIZDAI#v=onepage&q=%20nationalism&f=false>) (consultado el 8 de junio de 2018)

academias de aviación fueron introducidas en Tokio para 1919 con la cooperación del ejército francés.¹⁶⁶



Bibliographisches Institut AG, Leipzig

F.306

Ilustración 39 Mapa de Tokyo 1915 donde se muestran algunas de las zonas militares de la ciudad. Los círculos rojos representan los lugares donde se encontraban las escuelas, círculo azul: cementerio militar, círculo negro: fábricas militares, círculo amarillo: arsenales

¹⁶⁶ Ikuhiko Hata; Yasuho Izawa y Christopher Shores. *Japanese Army Fighter Aces, 1931-45* (Mechaniscburg:Stackpole Books,2012),102 . Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=j0HZay_yOLkC&printsec=frontcover&dq=Imperial+Japanese+Army+Air+Force&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKewiXrcHn8pLcAhWDt1MKHbbACCAQ6AEIOTAC#v=onepage&q&f=false

Las escuelas estaban en su mayoría ubicadas en la parte oeste de la ciudad ya que al ser la zona donde antiguamente vivían los señores terratenientes, grandes espacios podían ser utilizados para su construcción. El papel que jugó Tokio durante la conformación del ejército moderno japonés, fue el de educar a sus ciudadanos mediante estos centros de enseñanza que se regían bajo el sistema militar alemán. Esto se debió a que incluso antes de la llegada de los estadounidenses a la bahía de Tokio, ésta ciudad ya era la más poblada del país, es decir que la capital le brindaba a la nación la gran mayoría de los soldados.

En Tokio se crearon bases aéreas como la ubicada en Tachikawa, construida en 1922 con el propósito de resguardar el espacio aéreo de la capital. Se construyó al sur de la ciudad el aeropuerto de Haneda en 1921, el cual cumpliría con la tarea de ser el punto de partida de los aviones dirigidos a Manchuria para su invasión. El gobierno había planeado la expansión de este aeropuerto para favorecer su fuerza aérea, pero al estar luchando la guerra en el Pacífico, no había presupuesto para la obra.¹⁶⁸ Una de las más importantes bases aéreas fue la de Yokota (1940) ubicada al oeste de Tokio y era además de un centro de entrenamiento y una base, un centro secreto de experimentación de aviación.¹⁶⁹

La industria pesada fue encomendada, desde comienzos de la década de 1930, a las principales empresas japonesas como Mitsubishi y Kawasaki para la producción de aviones y la armada. Al ser Tokio el centro político de Japón y no el industrial, estas empresas decidieron ubicar los más grandes centros de producción en la ciudad de Nagoya, la cual concentraba gran parte de la industria nacional. No obstante, en la capital también se encontraban pequeñas fábricas militares que se dedicaban a producir pequeñas piezas

¹⁶⁷ Old Tokyo, «Cartography»,(consultado el 17 junio de 2018, gráficos por el autor)

¹⁶⁸Old Tokyo, «Haneda airfield prewar»<http://www.oldtokyo.com/haneda-airfield-pre-war/>(consultado el 17 junio de 2018)

¹⁶⁹ Yokota Airbase «Yokota Airbase History Part 1: Yokota during WWII»
<http://www.yokota.af.mil/News/Article-Display/Article/774059/yokota-history-part-1-yokota-during-wwii/>(consultado el 18 junio de 2018)

necesarias para la construcción del armamento y para las municiones. ¹⁷⁰



Ilustración 40 Aeropuerto de Haneda 1930¹⁷¹

Otro factor importante de Tokio con respecto al militarismo es que nunca contó con un puerto importante. diferente a la presencia de bases aéreas en la ciudad, Tokio no tenía la infraestructura naval para ver zarpar la flota. Como se vio en el capítulo 2.3, el gobierno Meiji decidió enfocarse en el mejoramiento del puerto de Yokohama que crear uno importante en la capital, por esto, aunque los marinos se entrenaban en Tokio, la armada partía de otros lugares del país

Japón invade a Manchuria un año después que se finalizara la reconstrucción de Tokio tras el terremoto, en 1931. Desde ese año, los cambios y las obras de infraestructura en la capital fueron frenadas, ya que la prioridad era fortalecer a la nación militarmente para sus campañas de conquista en el Pacífico. Esto afectó a la ciudad porque vivió un estancamiento por más de quince años, hasta 1945 cuando fue bombardeada por la fuerza aérea estadounidense.

¹⁷⁰ Tetsuji Okazaki, «Supplier Networks and Aircraft Production in Wartime Japan» <http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2010/2010cf755.pdf> (consultado el 19 de junio de 2018)

¹⁷¹ Old Tokyo, «Haneda airfield prewar»

La gran destrucción que dejaron los bombardeos a Tokio finalizando la guerra en 1945, fue causada principalmente por la forma como la ciudad se había distribuido antes y después del terremoto. Los principales centros de poder, como lo eran los ministerios y el palacio estaban lo bastante cerca a los centros de comercio como Ginza y Nihonbashi como para que una sola bomba perjudicara gravemente a ambos sitios. Además, tras el Plan de Reajuste de Tierras, las zonas y sus usos estaban claramente definidos por lo que era más fácil la ubicación de los puntos clave que los estadounidenses querían destruir. Como se puede apreciar en el mapa a continuación, la gran mayoría de los bombardeos ocurridos entre Noviembre de 1944 y Mayo de 1945 se centraron en la parte oeste de la ciudad, es decir la zona residencial, mientras que los del ataque más intenso (noche del 9 de Marzo de 1945) se centró en la zona oriental, la parte industrial.

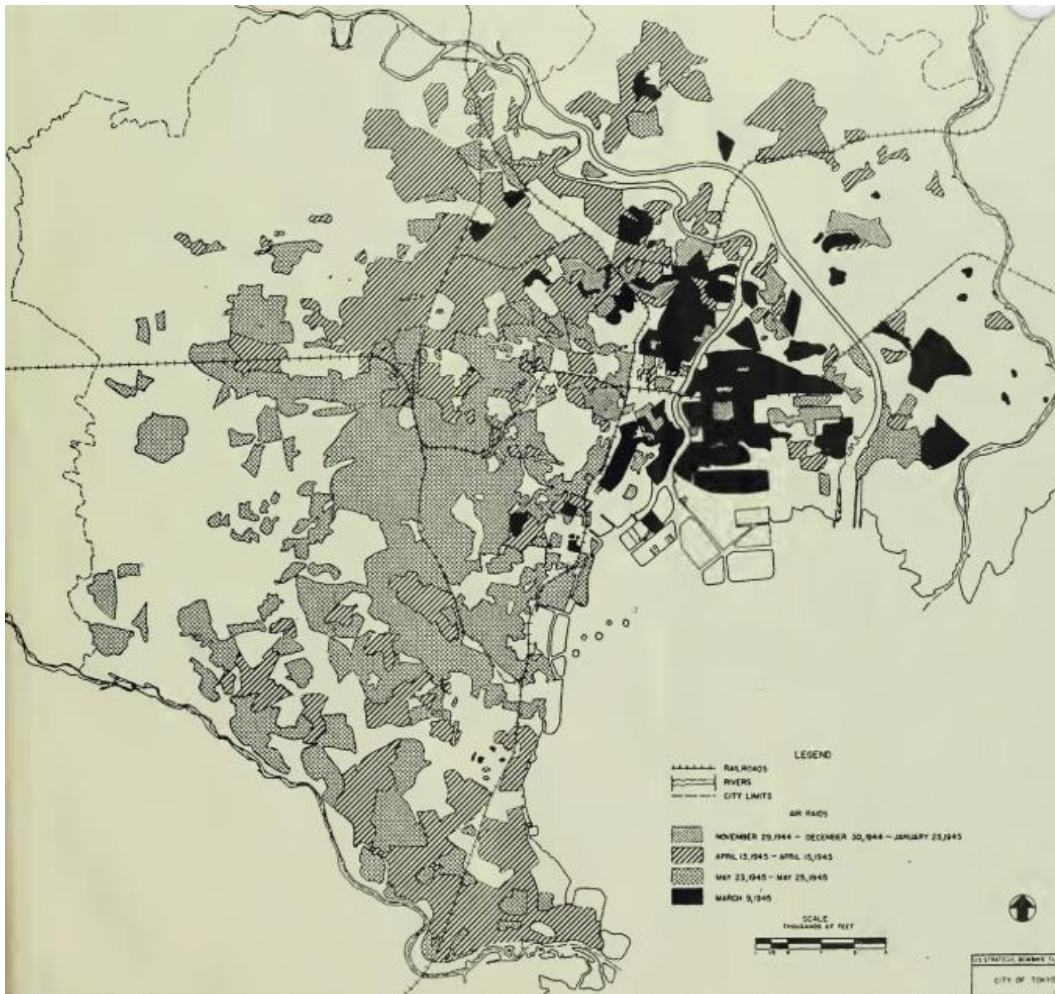


Ilustración 41 Mapa donde se ubican los bombardeos de Tokio al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Las zonas de un gris claro muestran las zonas damnificadas durante Noviembre de 1944 hasta Mayo de 1945. Las

partes gris oscuro muestran los lugares afectados durante la noche del 9 de Marzo de 1945¹⁷². La línea negra punteada demarca los límites de la ciudad

La devastación tras los bombardeos fue de tan grandes proporciones, que se estima que alrededor de cien mil tokiotas fallecieron, causando que lo que alguna vez fue una ciudad llena de vida, luchara por sobrevivir. Cómo si se estuviese viajando al pasado, Tokio volvía a enfrentar su historia de destrucción y caos. Todo el esfuerzo de casi ochenta años de una joven nación por convertir su capital en la más moderna y poderosa ciudad del mundo, se desvaneció en pocos meses, dando comienzo a un nuevo capítulo en la historia del renacer de Tokio.

¹⁶⁹ Old Tokyo, «Cartography»,(consultado el 20 junio de 2018)

CONCLUSIONES

結論

A diferencia de otras capitales del mundo, Tokio tuvo un proceso diferente, ya que fue pensada bajo un plan político más no urbano. Al ser Japón una nación bastante joven, el concepto occidental de organización de las ciudades por medio de la planeación, era prácticamente desconocido. La admiración por los avances extranjeros hizo que los japoneses estudiaran conceptos ajenos a ellos y los adaptaran según su tradición y mentalidad. Gracias a esto, lograron avanzar rápidamente hacia la modernidad, sin cambiar su esencia japonesa de siempre recuperarse. A pesar de los múltiples desastres por los que pasó Tokio, ésta siempre se levantó, demostrando el fuerte ideal japonés de alcanzar a los países occidentales y superarlos. Esto fue posible gracias a las políticas estrictas y la autoridad del gobierno, que no dejó que el caos social en determinados momentos, afectara el avance de la ciudad.

Para entender a la Tokio de 1940, hay que pensarla como una ciudad moderna con un esqueleto anterior al siglo XIX. Además, esta ciudad significa PODER y fue pensada para que fuese así, para que fuera el orgullo nacional. El concepto de poder en el gobierno japonés de la primera mitad de XX es un tema interesante, en el cual hay que profundizar en futuros escritos, porque esa búsqueda de superioridad fue la que moldeó el camino de Japón hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial. Es importante de igual manera, ver a Tokio de principio de siglo como un lugar de prueba y error. Fue una ciudad en la que había cabida para la experimentación, importación y exportación de métodos urbanos, como se puede apreciar en la historia urbana de sus colonias en Taipéi y Seúl. Esto permitió que Tokio moldease de la mejor manera, la implementación de elementos urbanos.

Los estudios urbanos de oriente realizados en América Latina son bastante reducidos, por lo que se genera una falta de conocimiento sobre esa parte del mundo. Este trabajo invita al acercamiento con Asia y al desarrollo de sus ciudades, las cuales tuvieron un proceso muy diferente a las ciudades latinoamericanas.

- Archivo Digital Nacional de Japón, «Plan de organización municipal»http://www.archives.go.jp/ayumi/kobetsu/m21_1888_01.html
- Archivo Digital Nacional de Japón, «Promulgación de la ley de planificación urbana y ley de construcción urbana» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/38.html>
- Archivos Nacionales de Japón, Tokio-Japón, Sección de libros en japonés, Documentos escritos multipropósito, vol. 39, exp 217, f.0034.

Libros

- Haight Palmaer Aaron; *Documents and facts illustrating the origin of the mission to Japan, authorized by the government of the United States, March 19th 1851 and which finally resulted in the treaty concluded by the Commodore M.C. Perry, U.S. Navy, with the Japanese commissioners at Kanagawa, Bay of Tokyo* Washington: Henry Polkinhorn Printer, 1857
- Hawks Francis L. *Narrative of the expedition of an American squadron to China seas and Japan, performed in the years 1852, 1853 and 1854 under the command of Commodore M.C. Perry, U.S. Navy, by the order of the government of the U.S. Compiled from the original notes and journals of Commodore Perry and his officials, at the request and under his supervision* Washington: Congress of the U.S, 1856.

Fuentes Secundarias

Libros

- Bulliet Richard W; *The Wheel: Inventions and Reinventions* Nueva York: Columbia University Press, 2016 Disponible en línea <https://books.google.com.co/books?id=x341CwAAQBAJ&pg=PA194&lpg=PA194&dq=Akiha+Daisuke&source=bl&ots=1IN->

[1XFY5I&sig=sK0XD_tcsIhJXzsHRk7R4dTiL4&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiA7PH6ssHaAhUM2IMKHV2zBh4Q6AEIODAF#v=onepage&q=Akiha%20Daisuke&f=false](https://books.google.com.co/books?id=1XFY5I&sig=sK0XD_tcsIhJXzsHRk7R4dTiL4&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiA7PH6ssHaAhUM2IMKHV2zBh4Q6AEIODAF#v=onepage&q=Akiha%20Daisuke&f=false)

- Duus Peter, ed. *The Cambridge history of Japan, Volume 6, The twentieth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998. Disponible en Línea <https://books.google.com.co/books?id=ZbOsY3YDxw0C&pg=PA400&lpg=PA400&dq=Tokyo+Electric+Lighting&source=bl&ots=VLk5-sr9hQ&sig=LwCZPJS3MYDBSQ-qrXLRHIDS1dE&hl=es>
- Fraser Benjamin; Spalding Steven; *Trains, Culture and Mobility, Riding the Rails* Washington: Library of Congress, 2012. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=fUOY8941RjMC&pg=PA245&lpg=PA245&dq=matsuda+city+planning+statement&source=bl&ots=jstfLqgb_j&sig=6moO5ZKhYAOLetQ-ma1Ls59scNY&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjKscCRraHZAhWHQpAKHe49CX8Q6AEIJjAA#v=onepage&q=matsuda%20city%20planning%20statement&f=false
- Fraser Benjamin; Spalding Steven; *Trains, Culture and Mobility, Riding the Rails* (Washington: Library of Congress, 2012. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=fUOY8941RjMC&pg=PA245&lpg=PA245&dq=matsuda+city+planning+statement&source=bl&ots=jstfLqgb_j&sig=6moO5ZKhYAOLetQ-ma1Ls59scNY&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjKscCRraHZAhWHQpAKHe49CX8Q6AEIJjAA#v=onepage&q=matsuda%20city%20planning%20statement&f=false
- García Emilio; *Muerte y resurrección de Tokio, arquitectura y urbanismo 1868-1930* México DF: Colegio de México, 1998
- Garon Sheldon, «Saving for my own good and the good of the nation: economic nationalism in modern Japan» <https://books.google.com.co/books?id=ZrJw8EiFeZIC&pg=PA97&dq=japan%27s+nationalism&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjPhYvC7YHcAhUIm1kKHb6mCucQ6AEIZDAI#v=onepage&q=%20nationalism&f=false>
- Hata Ikuhiko; Izawa Yasuho y Shores Christopher. *Japanese Army Fighter Aces, 1931-45* Mechaniscburg: Stackpole Books, 2012. Disponible en línea

https://books.google.com.co/books?id=j0HZay_yOLkC&printsec=frontcover&dq=Imperial+Japanese+Army

- Hidenobu Jinnai; *Tokyo a Spatial Anthropology*. Los Ángeles: University of California Press, 1995
- Hirano Katsuya; *The politics of dialogic imagination: power and popular culture in early japan*. Chicago: Chicago University Press, 2014. Disponible en línea. <https://books.google.com.co/books?id=haYVAQAAQBAJ&pg=PA211&dq=meiji+prohibition+of+the+kabuki&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj9jMDK0-XbAhUjrVkKHaWvCvUQ6AEIJzAA#v=onepage&q=meiji%20prohibition%20of%20the%20kabuki&f=false>
- Kazuhiro Taiki. *The Meiji constitution, The Japanese experience of the west and the shaping of the modern state*. Tokyo: International House Japan, 2007.
- Mansfield Stephen; *Tokyo A Cultural History* Oxford: Oxford University Press, 2009. Disponible en línea. <https://books.google.com.co/books?id=Qrr-CKuAjkUC&pg=PA106&dq=Ryounkaku&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiVp6DlqujbAhUSSt1MKHfVLAFOQ6AEIJzAA#v=onepage&q=Ryounkaku&f=false>
- Nish Ian; Ledge Curzon Raul; *Britain and Japan, biographical portraits*. Nueva York; Psychology Press, vol III, 1999
- Kuroishi Izumi; *Constructing and colonized Land: Entwined Perspectives of East Asia around WWII*, Nueva York: Routledge, 2014. Disponible en línea <https://books.google.com.co/books?id=10Y3DAAAQBAJ&pg=PA174&lpg=PA174&dq=implementing+the+tokyo+improvements+ordinance&source=bl&ots=IBZNB ePF9t&sig=lpHEz5bHXyoq1vfKreYSMRVnQ34&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiywLX4hpLaAhWip1kKHSsXBIEQ6AEIPjAE#v=onepage&q=implementing%20the%20tokyo%20improvements%20ordinance&f=false>
- Sand Jordan; *House and Home in Modern Japan: Architecture, Domestic Space and Bourgeois Culture 1880-1930* Londres: Cambridge University Press, 2003. Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=ewbaIfbc8BYC&pg=PA407&lpg=PA407&dq=tokyo+domestic+life+1930&source=bl&ots=B4aTkpW5-W&sig=vzKfHwTbfQ_Kesc5OB_VBR_bATA&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiS0NiGtczbAhXM2FMKHVDnD44Q6AEIXTAK#v=onepage&q=national&f=false

- Schencking J. Charles, *The Great Kantō Earthquake and the Chimera of National Reconstruction in Japan* Nueva York: Columbia University Press, 2013. Disponible en línea <https://books.google.com.co/books?id=zUUJkIqFPYC&pg=PA187&lpg=PA187&dq=%E2%80%9Cnow+is+our+best+chance+to+completely+remodel+and+reconstruct+Tokyo.&source=bl&ots=IYxoltiS5l&sig=ur2-a5PIwh6GjZ4sJMBipYN29iE&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiSp7Tvn6nbAhUN7lMKHTpFDz0Q6AEIJzAA#v=onepage&q&f=false>
- Seidenstricker Edward; *Tokyo from Edo to Showa 1867-1989, the emergence of the world's greatest city* Vermont: Tuttle publishing, 2010
- Sorensen Andre; *The making of Urban Japan, Cities and planning from Edo to the twenty-first century* Londres: Routledge, 2003. Disponible en línea. [tps://books.google.com.co/books?id=LomFAGAAQBAJ&pg=PA64&lpg=PA64&dq=Tokyo](https://books.google.com.co/books?id=LomFAGAAQBAJ&pg=PA64&lpg=PA64&dq=Tokyo)
- Tasman Alan; *The Culture of Japanese fascism*. Londres: Duke University Press, 2009 Disponible en línea https://books.google.com.co/books?id=d_1ryAnmFkC&pg=PT285&dq=Ende+and+Bockmann&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwi5-teyiaTcAhWqtVkKHWgiBjsQ6AEIKjAA#v=onepage&q&f=false

Exposiciones de Museo

- Edo Tokyo Museum, Exposición Permanente «*De Edo a Tokio* » Tokio, Japón, 2017.
- Edo Tokyo Museum. Exposición Permanente «*La ciudad castillo*» Tokio, Japón, 2017.
- Edo Tokyo Museum. Exposición Permanente «*La vida de la gente del pueblo*» Tokio, Japón, 2017.

- Museo Shitamachi. Exposición permanente «*Nagaya, las casas del viejo Shitamachi*» Tokio, Japón, 2017.

Artículos de Periódico

- Daily Mail, «From rickshaws pulled by humans to a 155mph bullet train in just 100 years: Amazing transformation of transport in Japan»<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2306215/Japanese-transport-100-years-ago-pictures.html>
- The Japan Times, «Heart of gold: The Ginza line celebrates its 90th birthday»<https://www.japantimes.co.jp/news/2017/12/16/national/history/heart-gold-ginza-line-celebrates-90th-birthday/#.WwIkU6SFPIU>

Artículos de Revista

- Eyre, John D. «Sources of Tokyo's Fresh Food Supply». *Geographical Review* 49, no. 4 (1959): 455-74
- Coaldrake, William H. «Edo Architecture and Tokugawa Law». *Monumenta Nipponica* 36, no. 3 (1981): 235-84.
- Horiuchi, Annick. «When Science Develops outside State Patronage: Dutch Studies in Japan at the Turn of the Nineteenth Century», *Early Science and Medicine* 8, no. 2 (2003): 148-72.
- Inoue, Mariko. «Regendering Domestic Space: Modern Housing in Prewar Tokyo.» *Monumenta Nipponica* 58, no. 1 (2003): 79-102
- Kazui, Tashiro, Downing Videen Susan. «Foreign Relations during the Edo Period: Sakoku Reexamined», *Journal of Japanese Studies* 8, no. 2 (1982): 283-306.
- Oshima, Ken Tadashi. «Denenchōfu: Building the Garden City in Japan». *Journal of the Society of Architectural Historians* 55, no. 2 (1996): 140-51.
- Otto Pflanze, «Bismarck's "Realpolitik"» *The Review of Politics* 20, no. 4 (1958): 492-514
- Terada, Kazuya. «Development of Sewer Systems and Treatment Plants in Tokyo». *Journal (Water Pollution Control Federation)* 52, no. 5 (1980): 961-68

- Tipton, Elise K., «Cleansing the Nation: Urban Entertainments and Moral Reform in Interwar Japan». *Modern Asian Studies* 42, no. 4 (2008): 705-31.
- Volker R Berghahn. «The German Empire, 1871-1914: Reflections on the Direction of Recent Research» *Central European History* 35, no. 1 (2002): 75-81
- Wakabayashi, Bob Tadashi. "Opium, Expulsion, Sovereignty. China's Lessons for Bakumatsu Japan." *Monumenta Nipponica* 47, no. 1 (1992): 1-25

Medios Digitales

- Adventure Japón «Le Rokumeikan», <https://www.aventure-japon.fr/index.php/276-japon-insolite/histoire-insolite-japon/108-le-rokumeikan>
- Aprendamos de la calamidad, «Desde la era Meiji hasta la actualidad, tabla cronológica» <http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/saigai/history.html>
- Centro de información e intercambio de las zonas especiales, «Mapa de clasificación municipal del periodo de 8 condados y 15 distritos de la prefectura de Tokio» https://www.tokyo-23city.or.jp/base/archive/choson_kubunzu_top.html
- El Osaka actual «El amanecer del Osaka moderno» <https://web.oml.city.osaka.lg.jp/hensansho/exhibition/history/03.htm>
- Exposición sobre el mejoramiento del estilo de vida «Posters» https://www.kahaku.go.jp/exhibitions/vm/past_permanent/rikou/Field_8/Detail_805.html
- Goo, «Tokio durante la era Meiji» <https://map.goo.ne.jp/map/latlon/E139.46.0.673N35.40.40.266/zoom/9/?data=meiji>
- Hein Carola. «Shaping Tokyo: Land Development and Planning Practice in the Early Modern Japanese Metropolis» <https://pdfs.semanticscholar.org/ddf3/a7cbdc1ae124699fe04e55d089002a63409a.pdf> pg.8
- <http://www.greatkantoeearthquake.com/reconstruction.html>
- History of Tokyo Station, «Tokyo station timeline» http://www.tokyostationcity.com/en/learning/pdf/tokyostation_history_en.pdf

- History of Waterworks in Tokyo, «Early water supply system»
<http://www.nzdl.org/gsdImod?e=d-00000-00---off-0fnl2.2--00-0----0-10-0---0---0direct-10---4-----0-11--11-en-50---20-about---00-0-1-00---4----0-0-11-1-0utfZz-8-00&cl=CL1.5&d=HASH7ecfef951c65b8a6f0da56.5.2>=1>
- Ito, Shouza. « Acerca del sistema regional de división en pequeños y grandes distritos de principios de la era Meiji:明治初期の大区小区制の地域性について»
http://hist-geo.jp/pdf/archive/120/123_012.pdf
- Kikkawa Takeo, «The history of Japan´s electric power industry before world war »
<https://hermes-ir.lib.hit-u.ac.jp/rs/bitstream/10086/25372/1/HJcom0460100100.pdf>
- Kiyota Shinichi, «The people of Edo and Water», *A magazine of rivers, rivers and Japan* n°1(1992):3-9 Disponible en línea.
[http://www.japanriver.or.jp/EnglishDocument/DB/file/004%20Kanto%2056\(T.O-27\).pdf](http://www.japanriver.or.jp/EnglishDocument/DB/file/004%20Kanto%2056(T.O-27).pdf)
- Kosuge Nobuhiko, «The development of waterworks in Japan» https://d-arch.ide.go.jp/je_archive/pdf/workingpaper/je_unu29.pdf
- Learning and Investigate, «The Movement for the Improvement of Living in the Taisho and the Early Showa Era »
<http://ejiten.javea.or.jp/content16b3.html?c=TkRRek5qTXo%3D>
- Life of Japanese Women, «Appearance»
<https://lifeofwomenjapan.weebly.com/meiji-restoration.html>
- Odakyu Electric Railway Co., Ltd. - Company Profile, Information, Business Description, History, Background Information on Odakyu Electric Railway Co., Ltd. «History of Odakyu Electric Railway Co., Ltd.»
<http://www.referenceforbusiness.com/history2/34/Odakyu-Electric-Railway-Co-Ltd.html>
- Okazaki Tetsuji, «Supplier Networks and Aircraft Production in Wartime Japan»
<http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2010/2010cf755.pdf>
- Old Tokyo, «Cartography». <http://www.oldtokyo.com/cartography/>

- Old Tokyo, «Entrance of Asakusa Temple (Nakamise), Tokyo, c. 1910»<http://www.oldtokyo.com/entrance-of-asakusa-temple-tokyo-c-1910/>
- Old Tokyo, «Haneda airfield prewar»<http://www.oldtokyo.com/haneda-airfield-pre-war>
- Old Tokyo, «Mitsukoshi department store c, 1903-1923»<http://www.oldtokyo.com/mitsukoshi-department-store-c-1903-1923>
- Old Tokyo, «Shimbashi Station, Karasumori, 1920-1923»
<http://www.oldtokyo.com/shimbashi-station-kasumori-c-1910-1923/>
- Old Tokyo, «Tokyo streetcars Tokyo Toden c, (1910-1920)»
<http://www.oldtokyo.com/tokyo-streetcars-tokyo-toden-c-1910-1920/>
- Old Tokyo, «Ryounkaku, twelve stories tower in Asakusa»<http://www.oldtokyo.com/ryounkaku-twelve-storeys-tower-asakusa/>
- Old Tokyo, «Ueno Station, 1910» <http://www.oldtokyo.com/ueno-station-c-1910/>
- Old Tokyo«Yurakuchou, (Tokyo) Station opening, 1910»
<http://www.oldtokyo.com/yurakucho-tokyo-station-opening-1910/>
- Office of the Historian. «The United States and the Opening of Japan, 1853»
<https://history.state.gov/milestones/1830-1860/opening-to-japan>
- Pendleton Mark, Coates Jamie, «Thinking from the Yamanote: space, place and mobility in Tokyo's past and present»
<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09555803.2017.1353532?needAccess=true>
- Revista de Lectura «El presente y el pasado del edificio Futai Street»
<https://www.watchinese.com/article/2016/22319>
- Sakura Kosuke «The relationship between urban structure and waterways in Edo, old Tokyo» <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/88064/202-480-3-PB.pdf?sequence=1>
+central+district+demarcation+issues&source=bl&ots=ry4ErvCbDB&sig=K7ed5foeSAQRvvI6f3geJ0mZ0b4&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj2xbuLwqHZAhWHrVkkHd1VALgQ6AEILDAB#v=onepage&q=tokyo%20central%20district%20demarcation%20issues&f=false

- Sorensen Andre, «Urban planning and civil society in Japan: Japanese urban planning development during the ‘Taisho Democracy’ period (1905–31)» <https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/2755/2/sorensenplanningperspect.pdf>
- The Federation of Electric Power Companies of Japan. «ELECTRICITY REVIEW JAPAN» https://www.fepec.or.jp/library/pamphlet/pdf/04_electricity.pdf
- The great Kanto Earthquake, «Land Readjustment: Rebuilding Tokyo from the Ashes Up»<http://www.greatkantoeearthquake.com/reconstruction.html>
- The great Kanto earthquake of 1923,«Earthquake newsreel» http://www.greatkantoeearthquake.com/multimedia_archive.html
- The great Kanto earthquake of 1923«Reconstruction projects in the City of Tokyo»http://www.greatkantoeearthquake.com/map_archive.html
- The great Kanto Earthquake, «The reconstruction, image archive».http://www.greatkantoeearthquake.com/reconstruction_gallery.html
- The great Kanto earthquake of 1923,«The earthquake and fires»<http://www.greatkantoeearthquake.com/earthquake.html>
- The Great Kanto Earthquake, «Tokyo reconstructed»http://www.greatkantoeearthquake.com/map_archive.html
- The history of Nakamise,«Nakamise before Taisho era».<http://www.asakusanakamise.jp/e-history.html>
- The virtual Museum, «Ginza, Japan in the Meiji restoration». <http://www.virtualmuseum.ca/edu/ViewLoitDa.do;jsessionid=F372AD9EAE8CD25300F946C0921CD181?method=preview&lang=EN&id=12913>
- The virtual Museum, «Ginza, Japan in the Meiji restoration». <http://www.virtualmuseum.ca/edu/ViewLoitDa.do;jsessionid=F372AD9EAE8CD25300F946C0921CD181?method=preview&lang=EN&id=12913>
- Tokyo Ginza Official, «History» <http://www.ginza.jp/history>
- Tokyo Metropolitan central wholesale market, «History of the wholesale market in Tokyo» <http://www.shijou.metro.tokyo.jp/english/history/>
- Wakuda Yasuo, «Wartime railways and transport policies» <http://www.jrtr.net/jrtr09/pdf/history.pdf>

- World Atlas, «The world's oldest metro system»
<https://www.worldatlas.com/articles/the-world-s-oldest-metro-systems.html>
- Yokota Airbase «Yokota Airbase History Part 1: Yokota during WWII»
<http://www.yokota.af.mil/News/Article-Display/Article/774059/yokota-history-part-1-yokota-during-wwii/>
- Zhang Qian «EL urbanismo de la ciudad de Taipei durante la época colonial japonesa»
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaeg/40/3/40_KJ00003741448/_pdf-char/en