

El Japón: Luces y Sombras

Antonio González Molina, S. J.

LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

Hay una historia corriendo en Japón desde hace 20 años, cuando el ejército nipón estaba todavía luchando en el continente chino. Al recibir las tropas japonesas órdenes de moverse y subir a los camiones, había señales de alivio entre los soldados, si los vehículos ostentaban las marcas de "Dodge" o "Mercedes-Benz". Pero si los camiones eran de fabricación nacional, los japoneses brindaban con copas de "sake" llenas de agua, significando su última despedida de este mundo...

Este hecho no era efecto de prejuicios contra la producción nacional, sino algo experimentado en cada convoy. Las averías en ruta eran frequentísimas y los pobres nipones eran acibillados por las guerrillas mientras reparaban los motores.

La industria de automóviles en Japón ha avanzado más lentamente que en Europa y América. En 1935 las fábricas japonesas produjeron solamente 5.000 vehículos, entre camiones ligeros y pesados. Desde la guerra del Pacífico el volumen de la producción nacional ha alcanzado un promedio de 46.500 vehículos, incluyendo 1.000 automóviles, 42.800 camiones y autobuses, y 2.600 coches y camiones ligeros. En realidad, dada la escasez de materias primas y los daños sufridos en las fábricas durante la guerra, la industria automovilística japonesa ha encontrado no pocas dificultades para recuperarse cualitativa y numéricamente.

Las tropas americanas de ocupación a su llegada a Japón encontraron una clase de "carromatos" que no habían visto en su vida. La gasolina había sido sustituida por el carbón y la leña, y el conductor debía encender y atizar el fuego con un "abanico" antes de que funcionara el motor. A menudo los coches se paraban al subir las cuestas empinadas y para viajes largos la carga de combustible de carbón era lo más visible de toda la carrocería. Esta tragicomedia de los transportes japoneses en la primera época de postguerra estaba patrocinada por la escasez de carburante. Hasta se dice que un oficial americano compró por unos cuantos dólares un "armatoste" de esos y lo envió a EE. UU. como ejemplar para un museo.

Como la producción nacional era escasísima y la demanda crecía día tras día, la importación de vehículos en aquella época alcanzó las mayores cifras. Al terminar la guerra pocos japoneses podían decir que habían montado en automóviles nacionales.

La guerra de Corea aceleró la producción gracias a las demandas americanas para transportar sus tropas y a los suministros de materias primas. En 1951 la producción llegó a los 46.000 vehículos. Sin embargo, aunque el número crecía, su reputación estaba muy lejos de ser considerada de primera clase. El período de vida de un camión japonés era bastante reducido. Comparándolo con el material óptico y fotográfico, los mismos japoneses admiten la gran diferencia en contra de la industria automovilística.

Al irse normalizando la vida japonesa de la postguerra, las fábricas se dedicaron a perfeccionar la calidad de sus producciones. En 1955 el 90 por ciento de la demanda interior de camiones y autobuses estaba respaldada por la fabricación nacional. Los modelos de taxis de las marcas "Toyopet", "Datto" y "Prince" de ese tiempo no eran precisamente elegantes, pero eran resistentes, por su construcción.

Por fin la calidad de los coches utilitarios se fue perfeccionando y empieza las exportaciones al Sur de Asia, Sudamérica y el Oriente Medio. Los japoneses experimentaban, entonces, cierto complejo de inferioridad con sus coches nacionales y consideraban como una humillación el usar un coche japonés para uso privado. Este complejo perjudicó grandemente al mercado internacional, porque si aun dentro de la nación no gozaban de buen crédito, hubiera sido un milagro que le adquiriera en el extranjero.

En 1956 el Sr. Yutaka, corresponsal en Londres del Asahi-Shimbun (Tokio) pidió un "Toyopet Crown De Luxe" al director del periódico e hizo la hazaña de cubrir la ruta Londres-Tokio (45.000 Km.) en un coche de fabricación japonesa. Condujo día tras día a 100 Km. hora en las carreteras de Europa y aunque con muchas dificultades logró atravesar las regiones arenosas de Jordania y Arabia Saudí. En la India a pesar de las inundaciones consiguió conservar el motor en marcha con agua sobre las ruedas. Al fin, el "Toyopet" logró embarcar en Bangkok y llegó vivo a Tokio. Actualmente se conserva en el museo de la Casa Toyota.

Animada la empresa con este triunfo, al año siguiente participó en la competición alrededor de Australia, famosa en Oriente por su dureza. Aunque no superó al Volkswagen, completó el circuito satisfactoriamente.

Estos éxitos cuartearon los antiguos prejuicios y al poco tiempo el 90 por ciento de los taxis de Japón eran de fabricación nacional. Las patentes extranjeras fabricadas en Japón, como el Austin y el Renault, fueron perdiendo terreno, superados por la demanda de la fabricación puramente japonesa.

MERCADO AL EXTERIOR

Entonces llegó el momento de abrirse al mercado internacional. España compró 200 jeeps japoneses y Siria varios centenares. En 1958,

500 coches utilitarios fueron exportados a América. La industria japonesa mira a Sudamérica y a Asia como sus dos principales mercados para el futuro.

En 1957 los totales de exportación llegaban a 24.285 vehículos ordinarios (camiones, autobuses, tractores) y 1.688 vehículos ligeros. A pesar de estos progresos, entre las dificultades a resolver por la industria de automóviles, quizás no haya ninguno como el problema de las carreteras de Japón. Esto hace que la proporción del número de personas a quienes corresponde un coche en Japón sea tan alta con relación a otras naciones, Japón 72,8; EE. UU. 2,3; Francia 8,3; Inglaterra 9,3.

La industria japonesa parece haberse redimido de su pasada "Le-yenda Negra" y si sigue mejorando su calidad, dada la economía de la producción japonesa, el futuro parece presentarse optimista.

El estado general de las carreteras en Japón es increíble si se compara con cualquier país civilizado. Ultimamente, una corporación pública patrocinada conjuntamente por el Gobierno y las Sociedades privadas está estudiando una rápida solución.

LA FAMILIA JAPONESA: SUS CARGAS

Japón es actualmente una nación próspera en muchos aspectos. La industria de postguerra ha conseguido unas cifras en el mercado internacional, sobre todo en Asia y Sudamérica, desconocidas en la historia japonesa. El Gobierno está aireando la posibilidad de un importante aumento de salarios y los economistas parecen no tener otra preocupación que lamentarse de que la presente prosperidad puede ser tan excesiva que produzca un alza de precios y rompa el equilibrio del comercio...

Uno puede preguntarse ante esta enumeración de triunfos que se vocean, sobre todo al extranjero, si hay algo que "no va bien" en estas islas. Modernas fábricas y oficinas, lujosos hoteles y Salones de Espectáculos, paisajes orientales y templos antiquísimos... no representan todo el Japón. Quizá ninguna nación como ésta para despistar al extranjero que cree conocerla a través de una película en technicolor o en una gira turística organizada.

¿Dónde se meten las clases proletarias? Es algo que desentona de esta fluorescencia japonesa. Salarios bajos y jornadas excesivas de trabajo son problemas que siguen en pie todavía en la retaguardia y que constituyen ese pabellón del Japón que ~~no se enseña~~... Más que seguir aumentando este bienestar cualitativo de la clase privilegiada, es necesario hacerlo extensivo numéricamente a la totalidad de los ciudadanos.

Aun duplicándose el salario nacional, como se ha propuesto, las clases menos afortunadas quizás no queden satisfechas completamente. La carga de la vida es hoy algo común a todos los humanos sin distinción social ni geográfica. Pero en Japón esta carga parece recaer más bien en la familia, como tal, que en el individuo privado.

Citemos un ejemplo: El salario inicial de una persona recién salida de la Universidad, este año, apenas llegaba a los 13.000 yenes (aproxima-

damente 2.000 pts.) al mes. Esta cifra es demasiada baja, según los expertos, para un profesional en relación con el costo de vida actual. Recientemente, algunas empresas han declarado que estos salarios iniciales deberían duplicarse, aun antes de que la renta nacional se aumente en bloque para todos.

La causa de estos bajos salarios para jóvenes recién graduados está en la concepción japonesa de la familia. Mientras que un joven no estabiliza su posición sigue perteneciendo a la familia y dependiendo del cabeza de familia (el padre o el hermano mayor), aunque jurídicamente no se le considere como tal. Pero, el concepto moral y sus consecuencias siguen perdurando.

Por supuesto, el caso de los graduados en la Universidad y con empleo (que todo hay que decirlo), todavía se puede considerar como privilegiado, ni se le compara con el de las clases obreras. El salario inicial de los obreros es bajísimo y habría lugar para triplicarlo por lo menos.

Es decir, que según lo expuesto, mucho de la economía en los salarios por parte de las empresas está recayendo sobre la familia. Además, la familia es la única tabla de salvación para todas las eventualidades laborales. Cuando una persona pierde su empleo, la familia tiene que preocuparse de él y cuando un obrero sobrepasa la edad laboral, la familia es su único asilo.

En ambos casos los japoneses, hoy por hoy, no pueden esperar casi nada de parte del Gobierno, en forma de seguro de vejez o de paro obrero, sin el apoyo familiar. Después de haber pagado los impuestos correspondientes a 25 años de trabajo, un obrero a la edad de 65 años en adelante recibe del Estado, como retiro 2,000 yenes (330 pts.) Si tenemos en cuenta que un fumador ordinario consumiendo al día una cajetilla de "Ikoi", uno de los tabacos más baratos, gasta al mes 1,500 yenes (246 pts.) comprenderemos fácilmente qué podrá hacer con los 500 yenes restantes...

En igualdad de condiciones, descartando el miedo a la inflación, los japoneses aun ahora preferirían depender del tradicional y "honorable" sistema familiar que de cualquier otra institución de orden social. Pero, las cargas han sobrepasado todo lo imaginable y la realidad se impone brutalmente a los ideales.

El problema de la vivienda, por ejemplo, está recayendo también en la actualidad sobre la familia. Si el número de familias japonesas que tienen que vivir amontonadas en la casa paterna decidiera fundar un nuevo hogar independiente, ningún plan de construcción posible, al presente, podría abastecer la demanda de nuevas viviendas.

La propaganda comunista de la China Roja está aprovechando esta crisis para presentar, como única solución, su nuevo plan comunal de familias bajo la vigilancia del Gobierno Comunista. Aunque los japoneses no son tan ingenuos para creérselo todo, sin embargo, ninguna institución humana, por más arraigada que esté en un pueblo, puede ser sobrecargada sin peligro de destrucción.

Cada vez son más frecuentes los jóvenes que abandonan su familia, sobre todo en los distritos rurales donde la vida es más monótona, y las cosas de familia miradas antiguamente como sagradas se están convir-

tiendo en odiosas. La falta material de espacio en las viviendas para llevar una vida dignamente humana, además de sobrecargar el presupuesto familiar, es causa de continuos roces entre los miembros de las diferentes "subfamilias" y todo coopera en perjuicio del ambiente familiar en Japón. La solución de este problema es el único medio para restituir su tradicional carácter sagrado a la familia en el Japón.

PADRES E HIJOS

Los "teen-agers" representan un quebradero de cabeza hoy día en muchos países. Casi sin querer, al oír la palabrita todo el mundo parece ponerse en guardia. Quitando lo que pueden tener de exagerado estas reacciones refleja, procedentes siempre de los respetuosos adultos, lo cierto es que el mar de fondo existe realmente.

En Japón, precisamente, este problema se agudiza más todavía por el abismo que existe entre la juventud de antes de la guerra y las actuales generaciones jóvenes. Concretamente, en lo que se refiere a la delicada materia de sexo, según el último libro publicado por el Bureau de Adultos del Ministerio de Educación, titulado "Sexo y Pureza", su autor, Hidehiko Hori, profesor de la Universidad Toyo (Tokio), declara que los jóvenes japoneses de la presente generación —especialmente los muchachos— son víctimas de una mala formación en lo referente a sexo y a la realidad física del hombre. Por ejemplo, las relaciones del hombre y la mujer han sido tratadas generalmente con frivolidad por los educadores y hasta subrayando la parte excitante y ridícula.

El plan del nuevo libro "Sexo y Pureza" pretende no sólo poner el dedo en la llaga, sino señalar la forma oportuna de tratar estas materias delante de los jóvenes. Según el mismo profesor, la labor se ha de comenzar desde los mismos fundamentos, rechazando la antigua concepción tradicional japonesa, que aunque distinta de la actual en la superficie, procede de una misma mentalidad.

Si es evidente que la juventud actual japonesa tiene en poca estima el concepto de "pureza", como lo demuestran las autoridades docentes y el público en general, la causa última del fenómeno tiene raíces muy profundas. Los padres pueden, ciertamente, achacar la culpa de la presente ligereza de costumbres en la juventud a la "Demokurashii" (Democracia), con su emancipación e igualdad de sexos. Pero quizás no sospechan que sus hijos están siguiendo precisamente su propia antigua línea, aunque las manifestaciones sean distintas.

A pesar de la innegable belleza de muchas tradiciones japonesas, hay que admitir francamente —escribe el Sr. Kuroda— que hay algo que se echa de menos en el concepto japonés de la feminidad. Un caso concreto es la tendencia en la conciencia tradicional japonesa a condescender con las relaciones ilegales en el matrimonio. En la época feudal del Japón, especialmente, la mujer tenía que resignarse a las ordinarias infidelidades del marido. Aun hoy día, cuando un periódico critica la vida privada de tal o cual personalidad japonesa, lo curioso es que la noticia es recibida sin el menor asomo de escándalo.

Esta conciencia relajada contrasta más todavía por la tremenda represión ejercida antiguamente en la fachada de la vida social del Japón. El trato normal de chicos y chicas estaba prohibido públicamente y la mujer tenía que andar tres pasos detrás de su marido cuando aparecían en público. No está muy lejos, que digamos, cuando la Emperatriz no podía montar en el mismo coche que el Emperador.

Kanzo Uchimura, fundador del movimiento cristiano puro (sin connotación a Iglesia alguna determinada), llamó en el siglo pasado a esta actitud moral: Hipocresía y la atribuía a las influencias de Confucio.

El existencialismo ha quitado la máscara a estos jóvenes de hoy y sus padres al verlos así crudamente, se niegan a admitir que en el fondo eran iguales que ellos. Los pobres muchachos se han limitado a copiar lo que han visto, aunque expresándolo en el idioma que tenían a mano, que era el del siglo XX.

EXPOSICION Y PELIGROS

Si hemos comparado la conducta de los padres y la de los hijos con cierta desventaja para estos últimos, el motivo principal de este descenso de moralidad hay que achacarle a las ocasiones excitantes a que cada día están sometidos los jóvenes del Japón. Sin una base moral sólida, este bombardeo continuo en el cine, televisión, revistas y anuncios sobre materias de sexo resulta irresistible.

60 Semanarios Gráficos arrojan actualmente diez millones de ejemplares en Japón. Aunque sería injusto afirmar que todos pueden caer bajo el calificativo de "fuketsu" (pornografía), se pueden contar con los dedos de la mano lo que se escapan totalmente del epígrafe.

La Policía ha presentado un detallado informe, demostrando caso tras caso, que los crímenes perpetrados por menores de 20 años habían encontrado su inspiración en los sensacionales semanarios y en la libertad con que son tratadas ciertas materias peligrosas.

El "Japón Times" hace unos meses lanzaba un editorial contra las publicaciones pornográficas y hacía la siguiente pregunta: "¿Dónde están los padres de familia? Actuando a través de los organismos extraoficiales, ellos son los únicos que pueden lograr que la nación se vea libre de esta epidemia".

Pero, desgraciadamente —como apuntábamos más arriba— los padres y los educadores son los primeros que tienen que conseguir una formación recta moralmente en esta materia.

Ayuda del Gobierno.

Otro folleto publicado en 1950 y reimpresso recientemente por el Ministerio de Educación, "Etiqueta y Relaciones entre el hombre y la

mujer", recalca la responsabilidad de los padres y aconseja a los jóvenes el tratar sus problemas personales con profesores o con los miembros capaces de la familia.

Sin embargo, en Japón toda acción directa del Gobierno es recibida con mala cara. Todos parecen muy contentos de haber salido del control militarista de antes de la guerra y no están dispuestos a dar la menor ocasión para que la historia se repita. En abril pasado se boicoteó un proyecto oficial que recomendaba libros seleccionados para jóvenes. "Dadas las presentes circunstancias —escribía un profesor— alguna dirección es necesaria en las lecturas para jóvenes, aunque la intervención del Gobierno en esta materia no parece el medio más oportuno".

Debajo de estos alardes democráticos, no olvidemos que el comercialismo sigue trabajando latentemente para no dejarse arrebatar esa facilidad actual de hacer de cualquier publicación **barata**, pero excitante, el mejor **best-seller** del año.

