



MAR DE CHINA CON ACENTO ESPAÑOL (II)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar



TRAS dejar atrás Manila, y consumidas las primeras 620 millas de nuestro viaje, el *Costa Allegra* debe navegar otro tanto, rumbo suroeste, para arribar al puerto de Kota Kinabalu, situado en la parte malaya del norte de Borneo: la tercera isla del mundo en superficie y la más grande del archipiélago indonesio. Dimensiones que Antonio Pigafetta, cronista de la primera circunnavegación, resalta en su *Primer viaje en torno del globo*, al afirmar que «la isla de Borneo es tan grande que para rodearla se necesitarían tres meses». Tenemos por delante otra singladura y media sin más compañía que las aguas del Mar de la China Septentrional, que sigue reiterándonos su ¡aquí estoy! al moverse



Antonio Pigafetta.

más de lo que esperábamos y mostrarse con las primeras luces del alba con un color plumizo, enmarcado dentro de un horizonte denso y gris impenetrable para el sol. Demandas más discretas de pastillas para el mareo y los cuerpos y mentes ya resignados al continuo movimiento hacen que la vida a bordo recupere la normalidad, si bien los bronceadores no han tenido su deseada puesta en escena. Dos temas centran la conversación de nuestros compañeros de mesa: la noticia de que hemos dejado atrás un tifón causante de varias víctimas en Manila, lo que justifica que nuestro barco, a pesar de su tamaño, levante a su paso grandes nubes de polvo líquido y dance como

un corcho sobre las aguas; otra, que será recurrente, la presencia de piratas en este mar.

Recordando a Sandokán

Los piratas siguen siendo una realidad en el siglo XXI, en la medida en que su aureola no ha dejado de acompañarles, primero con la literatura y posteriormente con más fuerza por el cine, desde que hacia el año 1.400 a. de C. se nos presentase a Jasón como el primer pirata conocido que en compañía de cincuenta héroes —los argonautas— organizó un viaje para robar el vellocino de oro, hasta hoy día, en que el público ve la piratería a través de la figura de Jack Sparrow, el protagonista de la saga *Piratas del Caribe*, pasando por el John Silver de la *Isla del tesoro* y por la triste realidad de los principales depredadores de nuestro Imperio, Henry Morgan y Francis Drake. Pero el verdadero mito de estas aguas es Sandokán, nacido de la pluma de Emilio Salgari, cuyas aventuras tienen lugar a mediados del siglo XIX, principalmente, en esta isla del archipiélago indonesio y la vecina península de Malasia. Sandokán es un príncipe de Borneo que ha jurado vengarse de los británicos, quienes le despo-

seyeron de su trono y asesinaron a su familia, por lo que se dedica a la piratería, con el sobrenombre de *Tigre de Malasia*.

Ahora, la piratería en el Mar de China no tiene nada que ver con la narrada en sus libros por el novelista italiano: los abordajes no se hacen con sables, sino a punta de *kalashnikov*; los piratas surcan los mares en potentes lanchas fuera borda, en lugar de en viejos juncos; no beben ron, sino Johnnie Walker etiqueta negra. Afortunadamente para nosotros, operan en el estrecho de Malaca y sus presas son, fundamentalmente, pequeños cargueros, yates y pesqueros: además, nuestro barco, a pesar de tener bandera y plana mayor italianas, pertenece a Carnival Cruises, primera sociedad de cruceros de Estados Unidos, propietaria de un gran *holding* de empresas de este tipo, entre las que sobresale la Cunard. Y, desde el 11 S, todo lo que, directa e indirectamente, se cobija bajo la bandera americana se ha traducido en obsesión por la seguridad: lo que en el *Costa Allegra* supone unas medidas extraordinarias tanto a bordo, en las entradas y salidas a puerto, como durante la navegación. El celo y discreción del servicio de seguridad del barco es comparable al que ponen los infantes de Marina en los buques de guerra.

Primeros europeos en Borneo

Al romper el día el balanceo va amortiguándose, el mar se va serenando en la misma medida que perdemos velocidad, lo que es el anuncio de nuestra llegada a puerto, confirmado cuando salgo a cubierta y veo la tierra cercana. El espectáculo que presenta el agua es lamentable: el canal por el que transitamos es una auténtica cloaca, en la que flotan botes y plásticos de toda naturaleza, mezclados con gaviotas al acecho de cualquier resto de comida. Nada que ver con la naturaleza que se divisa desde todos los costados del buque, caracterizada por una sinfonía de verdes exuberantes, rematada por altas montañas de hasta 4.000 metros, en las que habita una gran variedad de fauna protegida, entre ella de orangutanes.

Los primeros europeos en arribar a Borneo fueron, en 1521, los compañeros de Fernando Magallanes en su viaje de vuelta de Filipinas, luego de haber muerto éste durante una refriega con los nativos de aquel archipiélago. Pigafetta nos describe así el momento en que la expedición visitó el 16 de julio al rey en su palacio: «Habiendo hecho las tres reverencias de la manera como nos lo habían indicado, hicimos decir al rey que éramos vasallos del soberano de España. Quien nos mandó a concertar paces, y que no deseábamos otra cosa que poder comerciar en su isla. El rey nos hizo responder que le placía en extremo que el rey de España fuese su amigo, y que nosotros podíamos, dentro de sus estados, proveernos de agua y de leña y comerciar a nuestro agrado». Tras los españoles, llegaron los portugueses y holandeses, con lo que



se ampliaron los contactos con el resto del mundo: hasta entonces solamente frecuentes con China.

Kota Kinabalu pertenece al Estado de Sabah, cuyo nombre árabe se debe a su islamización en el siglo xv, por lo que entre los edificios de la capital destaca la Mezquita del Estado, a la que acompaña en orden de interés turístico el paseo marítimo, en el que se respira el típico ambiente de ciudad marinera, acentuado en esta ocasión por los preparativos para la celebración, en su amplia bahía, de una competición de lanchas de gran velocidad.

Los malayos fueron para esta zona lo que los fenicios para el Mediterráneo: las aventuras de Simbad el Marino que figuran en *Las mil y una noches* no son más que proezas de éstos adaptadas por los navegantes árabes, discípulos y continuadores de aquellos que, como hemos podido comprobar a lo largo del viaje recorrido, extendieron las ideas del Islam por todos los países visitados. Los argonautas amarillos se lanzaron a piratear o comerciar desde sus tierras por toda la inmensidad marítima que se ofrecía a las proas de sus barcos con ojos. Por el oeste llegaron hasta las costas de África; gran parte de los habitantes del Japón actual son de origen malayo, lo que marca sus navegaciones hasta el norte: y por el este se establecieron en Filipinas, llegando hasta Hawai.

El sultán y sus inquilinos

Partimos del puerto de Kota Kinabalu muy cerrada la noche en demanda de Bandar Seri Begawan, capital de Brunei, nación que es un enclave dentro de la superficie malaya situada al norte de la isla de Borneo; y muy pronto el petróleo y el gas comienzan a ser los grandes protagonistas de las 172 millas que separan a las dos poblaciones, pues en nuestra ruta divisamos numerosas torres de extracción que, por sus bosques de luces rematados por bolas de fuego, resaltan en el horizonte a ambas bandas de nuestro buque que, por primera vez, navega con cierta placidez, con la luz de la luna empujando a las nubes en una boga en la que le acompañan multitud de estrellas.

Tras la Segunda Guerra Mundial se produjeron importantes mutaciones en la estructura de la oferta y demanda energética mundial, lo que ha dado un papel inusitado a pequeños estados, como el de Brunei, que vamos a visitar. En primer lugar por el declive del uso del carbón que se ve relevado del puesto número uno por el petróleo, convertido en la energía primaria básica del mundo actual. El crecimiento de las economías asiáticas y la consecuente



Brunei.

mayor demanda de energía, por un lado, y la relativa escasez de gas y petróleo en Asia, por el otro, son los dos factores que han motivado la recién estrenada relevancia de ese continente en el escenario energético internacional. Durante los últimos años, los precios de los combustibles han tenido un importante impacto en la economía mundial, debido a la mayor demanda de países en fuerte desarrollo, a cuya cabeza se encuentran China e India.

El petróleo fue determinante para el curso y resultado de la Segunda Guerra Mundial, tanto en el Pacífico como en Europa. El embargo del suministro de petróleo de los Estados Unidos a Japón fue determinante para tensar al máximo la relación entre ambas naciones, y provocar el ataque japonés a Pearl Harbor, que no era el principal objetivo de los nipones. Al mismo tiempo que realizaban el ataque a la flota americana del Pacífico, estaban entrando en conflicto en esta zona que estamos recorriendo sesenta y cinco años después: sitiando Hong-Kong, invadiendo Malasia, bombardeando Singapur, Filipinas, Guam, las islas Wake, atacando Tailandia y preparando la invasión de las Indias Orientales, cuyos campos petrolíferos eran su principal objetivo. Con el ataque a la base hawaiana se protegía el flanco, salvaguardando la invasión de las Indias y el resto del sudeste asiático, incapacitando a la flota norteamericana y protegiendo las rutas marítimas, especialmente las del petróleo, desde Sumatra y Borneo a las costas japonesas.

Aparte de su riqueza en petróleo y gas natural, Brunei tiene su otro referente en el dueño de esa riqueza, el sultán: uno de los hombres más ricos del mundo, propietario de un país con apenas 6.000 km² de superficie y 370.000 habitantes que no son más que los inquilinos del monarca, ocupado en que su pueblo no piense mucho acerca de su palacio de 1.500 habitaciones —que sólo puede verse a lo lejos— y de sus cientos de automóviles de lujo. La geografía feudal de la capital no dista mucho de la que describía Pigafetta respecto a la que se encontró en la capital de Borneo en 1521: «La ciudad está edificada, toda, sobre agua salada, a la orilla del mar, con excepción de la casa del rey y las de algunos de los principales jefes. Contiene veinticinco mil fuegos o familias. Las casas son construidas de madera, sostenidas por gruesos postes que las preservan del agua». Kampong Ayer es un barrio construido sobre el río Brunei, exactamente igual, y aloja al 50 por 100 de la población de la capital, que en su totalidad trabaja para el Estado. La diferencia la justifican los guías con la religiosidad de las gentes menos favorecidas, creyentes de que el agua hace al hombre limpio y puro, por lo que desean vivir sobre el líquido elemento —para nada se refieren a los mosquitos y basura allí existentes—; creencia inversamente proporcional con la renta per cápita, pues los altos cargos y personas más próximas al sultán viven sobre tierra firme en magníficas mansiones. Aparte del palacio, imposible de ver, el edificio más singular es la mezquita de Omar Alí Saifuddin —tercera en importancia por su capacidad en todo el mundo—, en la que sobresale su enorme cúpula dorada, símbolo del sultanato; el Royal Regalia Exhibition Hall también merece una visita por la

exposición de las reproducciones de los tronos, carrozas y los regalos recibidos por el sultán de los más altos dignatarios del mundo y que son un claro exponente de que «poderoso caballero es el señor petrolero».

También aquí llegamos los españoles antes que los ingleses, aunque su estancia —según el sello británico— fue más fructífera y prolongada. En el siglo XVI el sultán Saiful Rijal se opuso a la evangelización cristiana e invadió las Filipinas, preparando una flota de 200 barcos y 7.000 soldados; pero los españoles se anticiparon, invadiendo Brunei, con la pretensión de ocupar Pengiran Seri Lela y Pengiran Seri Ratna, para lo que en marzo de 1578 partió de Manila el capitán Francisco de Sande, declarándose un conflicto conocido como Guerra de Castilla, en el que los españoles ocuparon Brunei durante setenta y dos días, lo que supuso la destrucción de la capital. Cinco siglos después, los trescientos españoles que, tras una corta estancia, abandonamos Brunei no nos llevamos ni un *souvenir*: al sultán le interesa poco lo que no sea el petróleo, y el país no está preparado para recibir turismo, y menos para fabricar llaveritos.

Rozando el paso de la línea

Dejamos el puerto de Bandar Seri Begawan cuando los rayos del sol, que ha hecho una importante brecha entre las nubes, rozan la superficie del mar enfilando directo hacia la proa del buque, lo que interpretamos como el anuncio de un cambio en el tiempo. Navegamos hacia el oeste, y cuando lleguemos a nuestro próximo destino, Singapur, vamos a pasar rozando la línea del ecuador. Pero aún tenemos por delante 760 millas, por lo que pasaremos a bordo más de día y medio sin tocar tierra: para mí uno de los principales alicientes del viaje es disfrutar desde un rincón perdido en la cubierta las horas de monotonía en solitario, contemplando, cuando levantas la vista de la lectura y te reacomodas en la confortable hamaca, el intenso color azul o verde del mar, por el que a lo lejos transita algún barco. Sin embargo, la imaginación de la empresa naviera se desboca durante estas jornadas para que el pasaje no se aburra, propiciando todo tipo de entretenimiento, desde el más nimio aprendizaje de baile o manualidades a interesantes conferencias, impartidas por profesores universitarios sobre la historia y cultura de los próximos puntos de destino. Dentro de este catálogo de diversiones, nos hemos librado por los pelos de la presencia de Neptuno para bautizarnos, pues tan sólo unas setenta millas nos han separado de la línea de ecuador. También, en la noche, cuando se celebre la cena de gala, deberemos zafarnos con habilidad para no guardar la fila interminable que se forma para tomarse una foto con el sonriente capitán: saboreando un *capuccino* con Carmine Maddalani, me confiesa que es «una de las tareas más duras de su compleja tarea durante el crucero», casi tan dura como, para los directores de las bandas de música militares, seguir a la cabalgata de los Reyes Magos.



Singapur.

Muy temprano llegamos a Singapur, la puerta del Extremo Oriente, un punto donde confluyen las grandes culturas orientales, procedentes fundamentalmente de la China e India, con las occidentales llegadas aquí desde todos los rincones, desde que en 1819 Thomas Stamford Raffles tomase su control y se convirtiese con el paso del tiempo en el país más pequeño de Asia y el de mayor PIB per cápita del área. Mucho camino recorrido desde que el marino inglés se encontrase con una pequeña isla de 700 km², cuyo espacio era compartido por pescadores y piratas. Si no fuese porque es salada, podríamos decir que el agua del puerto puede beberse: tal es su grado de limpieza, al igual que ocurre en cada rincón de la ciudad-estado, donde reina el imperio de la higiene.

Paseando por sus amplias avenidas, aparte de notar que la temperatura aprieta, los grandes rascacielos conviviendo con los esplendorosos parques nos hacen apreciar la importancia comercial y estratégica de un lugar donde se encuentran dos mundos que han propiciado el nacimiento de una de las zonas más dinámicas de nuestro planeta. Singapur está encuadrada entre los países conocidos como los «tigres asiáticos»: calificativo con el que primeramente fue conocida Corea del Sur, a la que luego se unieron Taiwan, Hong Kong,

Singapur, Tailandia, Indonesia y Malasia para formar la zona más dinámica de la economía mundial, al adoptar, pese a sus diferencias, una estrategia basada en la disciplina macroeconómica, la apertura hacia el exterior y la especialización de sus trabajadores, convirtiéndose en suministradores de manufacturas de las economías occidentales. Los «felinos económicos» surgieron entre 1945 y 1990, en el contexto de la Guerra Fría, de la mano de unos Estados Unidos deseosos de mostrar las ventajas del capitalismo frente al comunismo con el fin de abrir el mercado asiático a sus exportaciones. Los «tigres» también se beneficiaron de los diez años del conflicto mantenido por los americanos en Vietnam. Pero el brillante despertar se vio truncado por una grave crisis financiera surgida a finales del siglo XX, testigo que el «dragón rojo» de China ha recogido, convirtiéndose en la cuarta economía del mundo. No obstante, en Singapur, el león, símbolo de la capital, sigue protegiendo a 300 bancos y 600 navieras allí establecidos; a un puerto que maneja el mayor volumen de carga anual, tanto en tonelaje como en número de contenedores del mundo, y a la mayor refinería de petróleo de Asia. Y, con no menos celo, también cuida un «Jardín de las Orquídeas» único en nuestro planeta. Huellas españolas detectadas en Singapur: dos tan recientes como importantes, Zara y Cortefiel, ubicadas en la mejor zona de la capital, frente al famoso Hotel Raffles. ¡Que cunda el ejemplo!

En el capítulo que aparecerá el mes que viene, último de la serie, visitaremos Ho Chi Minh y Danang (Vietnam), Sanya y Macao (China).

«Y del trueno
al son violento
y del viento
al rebramar,
yo me duermo
sosegado,
arrullado
por el mar.»

(José de Espronceda).