



MAR DE CHINA CON ACENTO ESPAÑOL (III)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*Responde al mal con la justicia. Y a la
bondad con la bondad.*

(Laotse).



LEVAMOS otras 600 millas y 36 horas desde que partimos de Singapur, rodeados de muchos barquitos navegando con sus lucecitas blancas, rojas y verdes encendidas, por las que adivinamos de dónde vienen y adónde van. El casco de nuestro buque ha demostrado ser una especie de cajón de mago en el que vamos montados: cada noche se oscurece el escenario que nos rodea, para aparecer nuevamente con la luz anunciadora del siguiente día, haciendo surgir ante nuestros ojos una nueva escena, con la presencia permanente del



Busto de Ho Chi Minh.

agua de mar en el *atrezzo*, y el verde de la vegetación como color predominante en el telón de fondo.

De repente, cuando alborea el día, la bocina del barco muge con fuerza para advertir su presencia a un pequeño velero, que se cruza imprudentemente a nuestro paso: es como el chantatachán de la orquesta para anunciar la aparición en escena de Vietnam, país al que vamos penetrando a través del cauce del río Saigón, nuestra ruta acuática a la ciudad de Ho Chi Minh, más conocida por su antiguo nombre de Saigón. Unas pocas millas al sur dejamos el gran delta del río Mekong, lanzado tristemente a la fama por la guerra que asoló al país desde 1958 a 1975, durante la que les era

complicado enarbolar la bandera de las barras y las estrellas a las pequeñas lanchas monitor, conocidas como la Armada de aguas marrones, muy activas en este área infestada de guerrilleros.

Al unificarse los dos países tras el conflicto, la capital ha sido fijada al norte, en Hanoi, pero Ho Chi Minh, con sus cerca de 8.000.000 de habitantes, es la ciudad más grande del país, que cuenta con una población total de unos 90.000.000 de ciudadanos, en su inmensa mayoría jóvenes que parecen estar todo el día a lomos de sus motocicletas, circulando como un enjambre de un lado a otro de la ciudad, donde cruzar la calzada de sus calles es un auténtico ejercicio circense; en el que, cuando te sumas al espectáculo y le echas un poco de valor, compruebas cómo los motoristas te van esquivando de forma tan sosegada como profesionalizada: nadie se inmuta o enfada. Ni la huella aun reciente del conflicto bélico, o el sistema socialista gobernante, se sienten más que en los museos; las estatuas, bustos y retratos del Padre de la patria se hacen pronto familiares; y todo el mundo, con sus incesantes idas y venidas, parece querer recuperar el tiempo perdido; lo que resalta más por la existencia de un comercio tan dinámico como variopinto, esparcido por todos los rincones de la ciudad. En los edificios más notables, como la estación del ferrocarril

rril, transformada en oficina de correos y centro comercial, tampoco se encuentran vestigios de lo acontecido; como ocurre con el templo catedralicio, ubicado enfrente, bajo cuya cúpula se guarda el espíritu de la presencia española en aquellos confines. La magnífica catedral de Saigón, la mejor iglesia católica de Oriente era, en el siglo XIX, y sigue siendo en el XXI, el testimonio más importante de la labor misionera llevada a cabo por franceses y españoles en aquella región, conocida en tiempos como Cochinchina.

Cuando hicimos mutis en Vietnam

Durante el reinado de Isabel II, la presencia de España en Asia era casi irrelevante, con excepción de Filipinas, colonia donde existía una actividad misional significativa. Por otro lado, desde finales del siglo XVIII, Francia trataba de extender su Imperio por Asia en competencia desigual con los británicos, especialmente en zonas de influencia china como el Reino de Annam, posteriormente Vietnam.

El 10 de julio de 1857 fueron asesinados en aquel reino varios misioneros y católicos de la zona; destacando entre los españoles la figura del obispo de Platea, José María Díaz Sanjurjo. El 1 de diciembre, el ministro de Asuntos Exteriores francés comunicó a su homólogo español que Luis Napoleón III había dado órdenes a una escuadra francesa, surta en la zona, para dirigirse frente a las costas del Reino de Annam, y exigir a sus autoridades garantías suficientes para sus nacionales. Igualmente solicitaba la participación de la flota española de Filipinas, a lo que el Gobierno español accedió el 23 de diciembre con un encendido ardor patriótico; acordando ambos países, en virtud de los tratados de la Cuádruple Alianza, el envío de una expedición marítima de castigo, que llegó el 31 de agosto de 1858. El mando de la expedición española se encomendó al coronel Bernardo Ruiz de Lanzarote, y estaba compuesta por el vapor *Jorge Juan*, al que se unieron más tarde la corbeta *Narváez* y la goleta *Constancia*, en las que se embarcaron nuestras tropas en el puerto de Manila; haciéndose a la mar para unirse a la expedición francesa, comandada por el contralmirante Rigault de Genouilly, y compuesta por una fragata, dos corbetas de hélice, cinco cañoneros y cinco transportes con tropas.

Atacaron primero la bahía de Turana, con la intención de capturar la capital, Hué, cosa que no consiguieron. Después, la flota combinada se dirigió a Saigón, asaltando la ciudad el 17 de febrero de 1859. Durante seis meses la ciudad fue sitiada por los annamitas, con apenas 900 hombres para defenderla, hasta la llegada de refuerzos franceses. Mientras tanto, el nuevo jefe de la expedición que sustituyó a Genouilly, Page, ordenó la retirada de las tropas españolas no acantonadas en Saigón, sin previa consulta al Gobierno español. El teniente coronel Carlos Palanca Gutiérrez permaneció en la zona mientras el coronel Ruiz de Lanzarote regresaba a Manila.

El 23 de marzo de 1862 se daba por concluido el conflicto, tras la conquista del área de influencia en la zona meridional del país conocida como Cochinchina, firmándose la paz el 14 de abril, sin que hubiera signatario español alguno. Poco después de las operaciones, culminadas con la ocupación de un vasto territorio, España renunció a pretensiones territoriales en la zona, dándose por satisfecha con las garantías otorgadas por las autoridades locales al culto cristiano, renunciando así a las ventajas que pudiese obtener, al igual que franceses y británicos, en virtud del Tratado de Tianjin. Un pequeño aviso fechado en 1862, expuesto como recuerdo dentro de la pagoda de Thien Hau de Saigón, recoge una orden general del Corps d'occupation de Saigon, relativa al debido respeto que deben mantener las tropas franco-españolas en relación con el citado templo: curiosamente, la diosa china Thien Hau Thanh Mau es la diosa del mar y patrona de los marineros.

Para finalizar nuestra visita, las numerosas tiendas en donde pueden adquirirse las réplicas de las grandes marcas, como Mont Blanc o Gucci, y los talleres de lacado chino, pusieron a prueba un tipo indiscutible de liderazgo ostentado por los españoles: la capacidad de resistencia del plástico de nuestras visas, mastercards y american express.

Los mitos marineros desmochados

Zarpamos temprano de Ho Chi Minh, y aunque nuestro próximo puerto de destino es también vietnamita, la distancia hasta Danang es de 500 millas, por lo que el mar volverá a ser nuestro acompañante solitario durante otro día y medio. Afortunadamente, la mayor parte del recorrido de cuatro horas para salir por el río Saigón lo haremos aun de día, permitiéndonos ver en todo su ambiente la vida portuaria de la ciudad de Ho Chi Minh, prolongada muchas millas a lo largo del río y, sobre todo, tendremos el ansiado encuentro con el rey de estos mares, al que hemos buscado, con tanto afán como poca fortuna, desde Hong Kong: el junco, cuyos viejos y panzudos cascos, aun desmochados de su arboladura, ayudados por motores, aquí transitan por todas partes, con sus dos ojos tradicionalmente pintados bajo el bauprés; para que la nave pueda ver cualquier peligro para su navegación; pilotados por patrones empuñando el timón de caña a la antigua usanza. Según nos deslizamos por la amplia y tortuosa avenida acuática, plagada de grandes embarcaciones inmóviles, muchos de estos juncos van surgiendo a sus costados de babor y estribor para recibir o suministrarles cargamentos. Nada que ver con la majestuosidad que les daba el velamen de sus arboladuras, compuesto por esteras de bambú en forma de alas de murciélago; dedicados a tareas de guerra o de paz, al transporte o la pesca; tripulados por atletas amarillos, con grandes trenzas como única vestimenta de sus espaldas desnudas; de cuyos castillos salían columnas de humo procedentes del incienso prendido en honor de la diosa del

mar Thien Hau, —a quien acabamos de visitar— pidiéndole propiciase buenas singladuras.

En el último día completo de navegación el sol se porta como un gran señor desde que por la mañana aparece asomando su disco de oro tierno por el costado de estribor, sobre el que da nuestra cabina, pues navegamos hacia el norte; propiciando que los trajes de baño y bronceadores tomen su merecida alternativa, a la vez que, quienes no buscamos volver morenos, huyamos del vocerío montado por los animadores del crucero con sus clases de *aerobic*, colocándonos sobre el puente, en una zona entre cristales, donde a la vez que resguardan nuestros libros y apuntes del viento levantado por la nave con su movimiento nos permite disfrutar del bello cuadro de espuma, dibujado por la roda al cortar el agua del mar. Un día magnífico disfrutando del aire libre del Mar de China, hasta llegar el ocaso, cuando el astro rey se mantiene, durante un breve momento, como una gigantesca naranja inmovilizada encima del horizonte, para decirnos adiós con la rapidez, casi descortés, con la que acostumbra a hacerlo en el trópico.

Si Ho Chi Minh levantara la cabeza

Al llegar a Danang, según vamos desembarcando, las azafatas del barco van entregándonos impermeables verdes: como el color de los uniformes de los primeros *marines* arribados en 1965 a estas playas, defendidas por los norvietnamitas; aunque en nuestro caso, sin más bombardeo que el de una intensa lluvia que no nos abandonó en todo el día. Un aeródromo abandonado cerca de la capital, con sus hangares y pistas casi intactas, es el principal vestigio del conflicto armado que encontramos en nuestro periplo.

También aquí llegó la expedición hispano francesa, el 31 de agosto de 1858, bajo el mando del almirante francés Rigault de Genouilly y del coronel español Ruiz de Lantarote, iniciando el ataque en la bahía de Turana, con la pretensión de conquistar la ciudad de Hue capital del reino Annamita, sin conseguirlo. Pero no fueron éstos los únicos españoles que lucharon en Vietnam, ya que el 7 de septiembre de 1950, el gobierno francés ordenó la detención de cientos de republicanos españoles refugiados en su país tras nuestra Guerra Civil, que trasladados y confinados en campos de concentración argelinos fueron forzados por Francia ofreciéndoles, como salida, alistarse en la Legión Extranjera. Opción aceptada por la mayoría, frente a seguir prisioneros; e inmediatamente fueron enviados a Vietnam donde la guerra de independencia estaba en su momento más duro. Poco antes de la gran victoria del Vietmin en Diem-Bien-Fu, setenta y cinco españoles, que formaban parte del ejército francés, desertaron y se pasaron al bando de Ho-Chi-Min. Cuando el territorio quedó dividido en dos Vietnam, muchos continuaron luchando contra el sur: algunos cambiaron de nombre, y otros se casaron con vietnamitas.



Vietnam.

La región de Danang es una de las más hermosas de Vietnam, donde nos encontramos con el típico paisaje de los inmensos arrozales cultivados estoicamente por hombres y mujeres, protegidas sus cabezas de las inclemencias del tiempo por el típico sombrero de paja con forma cónica. En Hoi An encontramos el ambiente rural que propician las pequeñas poblaciones dedicadas a la agricultura y la pesca: allí nuevamente nos recibe en su pagoda la diosa Thien Hau, divinidad que para los vietnamitas representa lo que para nosotros la Virgen del Carmen.

El barco zarpa tarde y queremos darnos un descanso de la comida de a bordo, pues después de tantos días empieza a hacerse repetitiva y monótona. Nos vamos a cenar a un restaurante vietnamita para degustar la comida del país, que resulta excelente; pero a mitad de la cena se va la luz y nuestra sorpresa es que, simultáneamente a encenderse las velas, a cada una de nuestras espaldas se sitúan un o una vietnamita provistos de grandes abanicos, blandidos con tanta habilidad como fuerza, consiguiendo no echamos de menos el aire acondicionado. La escena queda enmarcada en las propias de la antigua corte annamita o de la época colonial y, como si se tratase de otro comensal, se me aparece enfrente la imagen de Ho Chi Minh, mesándose los cuatro pelos de su barba, haciendo un gesto negativo con su dedo índice, mientras comenta: ¡Ten revoluciones para ésto!

En el ombligo del mundo

Viajando sobre nuestro hotel de acero salimos nuevamente a este mar, en donde dice la historia y la tradición que navegan los marinos más valientes, los chinos, para los que les sirve cualquier cosa que flota: y lo hacen en estos mares que están considerados como los más peligrosos del planeta. A tan sólo 143 millas de distancia alcanzamos el punto más meridional de China, la isla de Hainan en donde, al existir la creencia ancestral de que la China era el centro del mundo civilizado, —de ahí el significado del nombre China, País

del Medio— aquí estaba el fin de la Tierra. Está separada del continente por el estrecho de Lizhou, y gracias a un verano de nueve meses propiciado por su latitud, se ha convertido para los chinos en una especie de Miami o Palma de Mallorca a lo grande, pues su superficie es de 32.000 Km². Aquí todo es inmenso: el país tiene 1.300 millones de habitantes, una superficie total de 9.500.000 km², y de la noche a la mañana se ha situado como cuarta potencia económica del mundo, lo que salta a la vista cuando atracamos en la modernísima terminal de cruceros del puerto de Sanya, capital de la isla, dispuesta a recibir a cuantos más turistas vengan, mejor.

La historia de la mayor aglomeración humana del planeta abarca más de cinco mil años, veintidós cambios de dinastías, grandes invasiones como la de los tártaros mogoles y los manchúes, un periodo republicano tras la caída de los emperadores, una revolución cultural de ideología comunista, hasta llegar a la época actual, en la que se están llevando a cabo grandes avances económicos, haciendo albergar esperanzas respecto a la llegada de la democracia, en la medida en que se asiente el bienestar de forma generalizada. Como el de los españoles, o mejor dicho españolas que, cuando hacemos nuestra primera escala en tierra en un auténtico supermercado de perlas, acuden con voracidad propia de rebajas de enero, como queriendo reafirmar nuestra supremacía económica, ante quienes están dispuestos a desbancarnos en fecha no muy lejana.

San Francisco Javier *versus* Buda

La próxima visita dentro de la isla nos va a situar de lleno dentro del universo religioso: vamos a tener un encuentro importante con la figura de Buda, en una muestra de que el Gobierno ha aceptado gran parte de la tradición y civilización china. Se trata del Parque Cultural del Budismo Nanshan, enclavado en un espléndido escenario natural frente al inmenso mar abierto, sobre el que se alza una imagen enorme de la Madre Buda, —que recuerda a la de María Santísima— y rodeado de montañas plagadas de vegetación tropical que acogen a sus faldas diversas pagodas e imágenes de la principal deidad china.

El budismo se originó en la India, y aunque se dice que pocos años después de la muerte de Buda ya llegaron las primeras noticias del movimiento religioso a China, la religión se fue expandiendo muy lentamente, ya que las comunicaciones a través del Himalaya eran muy escasas y el rodeo por la llamada posteriormente Ruta de la Seda tampoco era un camino fácil. El primer empujón fuerte que recibe la nueva religión se da al principio de nuestra era, cuando un emperador de la dinastía Han envió a algunos funcionarios a la India para informarse sobre esta religión. Durante los siglos siguientes el budismo va cobrando fuerza en territorio chino, aunque no es hasta el siglo v



San Francisco Javier.

que se produce su verdadera expansión, alcanzando su difusión a los lugares más remotos del país.

La superposición de tiendas de campaña con aleros cornudos, colocadas unas sobre otras en armónica sucesión, son el origen y modelo de la arquitectura china, que se repite por todo el parque, en las pagodas que alojan en su interior gran cantidad de Budas, contruidos de mármol o alabastro, recubiertos de pan de oro, enormes como gigantes o de talla humana: unos se muestran felices, otros tienen mirada hostil. Las gentes que llegan hasta aquí en peregrinación lo hacen por turismo o porque necesitan consuelo a sus dolencias del cuerpo o del alma, optando por el lenitivo representado por la oración, con ritos y ceremonias parecidos

a los del culto cristiano: encendiendo velas, uniendo las manos al arrodillarse; abiertos a todo el mundo, y sin las cortapisas de otras religiones, para que todos podamos visitar sus templos, sin siquiera tener que descalzarnos.

La liturgia, el ambiente y, sobre todo, los monjes jóvenes, me traen el recuerdo de nuestros misioneros y en especial el de San Francisco Javier, que inició en 1541 su labor apostólica por los mares de Oriente al embarcarse en Lisboa para la India en la primera expedición misional de la Compañía de Jesús. A partir de cuyo momento, a su labor de misionero se añade la de navegante, pues uno de cada tres días de su existencia los pasó viajando por mar de uno a otro confín. Tenía 35 años y el Papa le nombró Nuncio Apostólico en el Oriente, no pudiendo lograr el rey de Portugal que aceptase más que un poco de ropa y unos libros. Llegó a Goa un año después de su partida. Posteriormente, bajo el tórrido sol de Asia, hizo trece veces el viaje a las costas de Pesquería. Como nada le podía desanimar, al ver la apatía de los cristianos ante la necesidad que sentía de evangelizar, en una ocasión dijo: si no encuentro una barca iré nadando. En 1545 partió para Malaca, donde permaneció cuatro meses, siendo difícil seguirle la pista durante los cuatro años que pasó

visitando islas como las Molucas o Ceilán. El otro gran viaje fue el que proyectó a Japón: desde allí, en 1552, realizó otra travesía trascendente, que sería la última tras haber pasado once años en Oriente y navegado unas 45.000 millas, pues el 3 de diciembre murió a las puertas de la China, en la isla de Shang-Chawan a unas cincuenta millas de Hong Kong, en donde rendiremos viaje.

Un final con prórroga

Otra vez debemos plantarle cara al estrecho de Taiwan, para llegar a nuestro puerto de destino, y de nuevo el viento y las olas quieren imponerse a la solidez y estabilidad de nuestra gran casa flotante. Las olas, que corren por el océano como si fuesen rumbo a ninguna parte, nos asaltan constantemente durante la noche para romper contra el casco, aporreando con fuerza su costado por el que escalan nubes de espuma, movidas por una energía ciega, a la que ya el pasaje del *Costa Allegra*, tras dos semanas a bordo, parece inmune y dispuesto a plantarle cara olvidando el mareo, dando cuenta de la langosta y el champagne que hacen presencia en las mesas de la cena de despedida, para que tengamos un grato recuerdo de todo el personal que nos ha atendido durante el crucero, cuyo trato ha sido excelente, por lo que el adiós es doblemente sentido.

Llegamos a Hong Kong a mediodía, y la ciudad nos recibe envuelta en una bruma que, con sus claroscuros, parece incidir en el ambiente navideño imperante, al que se suman los arbolitos plagados de adornos conviviendo con la exuberante floresta tropical urbana, y cientos de papas Noel de ojos rasgados sudando a base de bien su estipendio, enfundados en ropas nada apropiadas para estas latitudes. Y te invitan, con la ayuda del repique de una campanilla, a entrar en los miles de comercios abiertos, esperando con impaciencia a nuestros enmagrecidos bolsillos.

Encontrarnos a una hora de Macao y no visitar la vieja ciudad en donde Camões compuso *Os Lusíadas* sería imperdonable por lo que, a primeras horas de la mañana siguiente, tomamos el *ferry*, que en una hora nos conecta con la antigua colonia portuguesa, igualmente poseedora de un estatus especial desde su independencia en 1999: con moneda propia y autogobierno. Su geografía está configurada por una península similar a la de Gibraltar, aunque su montaña tiene menos altura. Su vínculo con Portugal es similar al que tuvieron los ingleses en Hong Kong, aunque su génesis es muy distinta, ya que el Gobierno chino cedió a los portugueses estas tierras como recompensa por haber auxiliado con sus buques a las autoridades de Cantón en su lucha contra los piratas que querían apoderarse de la ciudad. Después de que los Braganza recuperasen la corona de Portugal, que habían llevado los Habsburgo españoles, a la ciudad le fue concedido el título de Ciudad del Santo



Gruta de Camões.

Nombre de Dios, no hay otra más leal, debido a que en el territorio nunca fue reconocida la soberanía española.

Recorriendo el lugar es como puede medirse la grandeza de los descubridores portugueses, dignos hermanos de los nuestros. Macao mantiene el sabor añejo de las viejas colonias, en las que es agradable callejear entre los ricos caserones de los antiguos comerciantes lusos, pintados de verde, rosa o amarillo, aunque es tremendamente más china que su vecina ex-británica. El portugués, al igual que el castellano en Filipinas, no se usa, prácticamente, más que para rotular las calles y edificios, sobre todo los de los casinos, que allí son una plaga, debido a la pasión china por el juego, lo que supone en la actualidad una de sus principales fuentes de ingresos, ya que las aguas más profundas del puerto de Hong Kong propiciaron la entrada de buques de mayor calado y dieron al traste con la prosperidad que había tenido Macao.

La gruta en donde meditaba y escribía Luís de Camões fue el retiro predilecto del poeta que cantó las grandes gestas de nuestros vecinos. Su busto está rodeado por rocas cubiertas de lápidas en las que se recogen fragmentos de *Os Lusíadas* y versos de autores célebres que lo glorifican, acompañados de figuras de mandarín, palabra que, aunque parezca mentira, es portuguesa: como los portugueses fueron los primeros marinos europeos en llegar a los puertos

de China, al visitar Cantón llamaron mandarines a todos los funcionarios del país que tenían algún tipo de mando. También, durante mucho tiempo, los chinos ignoraron el nombre exacto de las naciones de Europa, nombrándolas a su modo, como en el caso de España, a quien hasta la independencia de Filipinas, debido al estrecho comercio que existía con nuestra antigua colonia, se la conocía como la Gran Luzón.

Recordamos el 8 de septiembre de 1522

Una vez de vuelta en Madrid, mi mujer y yo nos reunimos con los otros tres matrimonios amigos con los que habíamos compartido las tres semanas de viaje, Alfonso y Mari Pili, Rufino y Ana, Miguel y Matilde, cuya amistad y afición por las cosas del mar se ha ido afianzando con nuestra participación en la tertulia *Madrid Marinero* que celebramos todos los meses en el Casino de Madrid. Tras los consabidos intercambios de fotografías que traían a nuestro recuerdo los momentos vividos en común, nos formulamos una serie de preguntas acerca de cuál había sido el impacto más importante que nos había proporcionado nuestra visita, casi relámpago, a aquellos pueblos tan lejanos. Y, tras un animado debate y unas cuantas copas de tinto, concluimos que por la costumbre que teníamos de viajar, nada concreto de lo que nos había entrado por los ojos, habida cuenta los miles de imágenes de aquellos lugares contempladas en el cine o la televisión, tenía parangón con lo alcanzado por nuestra imaginación.

Recordamos que un buen día 8 de de septiembre de 1522, cuando no existían ni por lo más remoto las incomodidades de la T-4 de Barajas, la nao *Victoria*, al mando de Juan Sebastián de Elcano, alcanzó el puerto de Sevilla llevando a bordo a un grupo de diecisiete españoles famélicos que, durante tres años, hubieran dado cualquier cosa por haber comido los horribles menús que se sirven a bordo de los actuales vuelos, en vez de las ratas y el cuero cocido de los rizos de las velas de sus naves, auténticos cascarrones de nuez al lado del *Costa Allegra*. Y nosotros, tras veinticuatro horas de viaje de vuelta nos estábamos quejando, porque habíamos vuelto muertos de cansancio.