



MAR DE CHINA CON ACENTO ESPAÑOL

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*El sol, que se va mar adentro, al ocaso,
¡qué adiós último deja en el oriente!*

Rabindranath Tagore.



CUANDO miro hacia el exterior, a través de los ojos de buey del camarote que va ser nuestro hogar flotante durante 15 días, creo haber volado hacia el oeste, en vez de en busca del sol naciente, y encontrarme fondeado frente a Manhattan. Pero nuestro barco no flota sobre las aguas del Hudson, sino sobre las que bañan la península de Kowloon: las miles de luces de los rascacielos situados al frente, en la isla de Hong Kong, propician una especie de espejismo de la ciudad americana con la que la urbe asiática



Trasatlántico *Costa Allegra*.

compite, pisándole los talones en número, altura y belleza con sus grandes edificios.

Todo me dice que estamos y no estamos en China pues, a pesar de que ondee por cualquier parte la bandera roja de la República Popular, la arquitectura, los autobuses de dos pisos, la moneda, la abundancia de rótulos en inglés y el aire cosmopolita que se detecta desde la llegada al aeropuerto te retrotraen a la época, aún no lejana, en la que en los mástiles flameaba la Union Jack, desde que tras las dos Guerras del Opio los británicos se posesionasen primero, en 1843, de la parte de la ciudad que ocupa la isla del mismo nombre y posteriormente, en 1863, de la que se extiende sobre el continente, hasta que Margaret Thatcher y Deng Xiaoping resolvieron el contrato de arrendamiento por 99 años de duración —existente desde la ocupación de los Nuevos Territorios en 1898— para volver a la soberanía china a condición de que se mantuviera el actual sistema económico y social durante 50 años.

Los andamios de bambú elevándose hacia lo alto de las obras de revoco de los grandes edificios, no sustituidos aún por los metálicos de tipo mecano, nos recuerdan los cinco mil años en que estas cañas, flexibles y duras, fueron el

verdadero cetro del Imperio; la vara mágica que hizo funcionar los engranajes del Estado; el instrumento con el que la Policía imperial llamaba a los hombres a la práctica de la virtud, al blandirlo con la mano diestra.

A las ocho de la tarde un espectáculo de luz invade el cielo de la bahía por los rayos láser que se proyectan en todas las direcciones desde lo alto de la geografía urbana del cerro Victoria, eficazmente ayudados por luminosos que anuncian las grandes marcas internacionales y los gigantes financieros, y secundados por los legendarios *ferrys* que unen ambas partes de la ciudad, plagados de bombillas como si fuesen árboles de navidad flotantes: lo que compone un increíble cuadro con un tremendo poder hipnótico, que mantiene paralizados a los miles de turistas que transitan por las calles confundidos en el enorme gentío y produce la impresión de que nadie está en sus casas. Miles de chinos, filipinos, malayos, hindúes, europeos y americanos transitan por todas partes, o venden y compran algo en este paraíso del comercio. Los europeos, fundamentalmente, réplicas de las grandes marcas que pueden adquirirse en los mercadillos de estos parajes por menos del diez por ciento del valor de las piezas originales; los orientales, por el contrario, acuden a las lujosas tiendas de los grandes diseñadores europeos, instaladas en los mejores barrios, para hacerse con los objetos auténticos, valgan lo que valgan. Atrás queda el esplendor de la joyería oriental, de más aparato y brillantez que la occidental, debido a que los hombres, para dar más realce a sus adornos y reconocimientos guerreros, usaban alhajas más ostentosas que las mujeres.



Los hilos multicolores de luz se confunden con las figuras de muchos de mis compañeros de viaje, que están contemplando la representación desde las cubiertas del barco, y parece como si arrojasen serpentinas luminosas, al igual que antaño se hacía con las de papel durante la despedida de los grandes trasatlánticos. Algún fogonazo de *flash* se proyecta por la banda contraria, que da al muelle donde estamos amarrados, cual si fuese un mensaje de bienvenida al práctico que, luego de traspasar el portalón, muy pronto aparece en el alerón junto a Carmine Maddaloni, capitán del *Costa Allegra*, de la compañía Costa Cruceros, máximo responsable de que, durante los próximos 15 días y 3.800 millas de navegación, los 1.000 pasajeros y 466 tripulantes tengamos una feliz travesía embarcados en esta nave construida en 1992, de porte mediano para los estándares actuales, con 28.000 toneladas de desplazamiento, 190 metros de eslora, una velocidad de crucero de 20 nudos, restaurantes, discotecas y todo tipo de instalaciones para el ocio, rematadas con amplias vidrieras que permiten disfrutar de la visión del mar y el cielo durante la navegación.

Este tipo de turismo representa una novedad para los chinos, a los que el *Costa Allegra* se dedica en exclusiva la mitad del año, haciéndolo el resto con viajeros de todo el mundo, de los que los españoles representamos el colectivo más importante con casi un tercio de la totalidad del pasaje. Viajeros que tenemos el remoto antecedente de los primeros paisanos que llegaron a Oriente, enviados por Enrique III, rey de Castilla, que enterado de los viajes de Marco Polo y deseando obtener influencia internacional envió sus embajadores a los grandes monarcas de Asia, entre otros al gran Tamorlán, heredero de una parte del imperio de Gengis Kan. Tras el éxito de la primera expedición ordenó una segunda, la más notable de las dos, por haber dado origen a *El itinerario de Rui González de Clavijo*, uno de los libros de mayor interés geográfico editado durante la Edad Media, donde se narra la experiencia que vivieron los viajeros desde su partida de Sanlúcar, en mayo de 1403, hasta su regreso a Alcalá de Henares, en marzo de 1406.

El mar de China dice aquí estoy

Absortos ante el espectáculo que representa Hong Kong de noche, la mayor parte de los viajeros no se ha percatado de cómo se han ido largando los cabos y levado el ancla, aumentando poco a poco la franja de agua que separa la terminal de cruceros de nuestra mole metálica, y dando libertad al buque para girar sobre sí mismo, ayudado por dos remolcadores que nos acompañan en la salida, con los que formamos un cortejo, a cuya cabeza se encuentra la lancha del práctico dirigiéndonos hasta que ningún obstáculo se interpone ante nosotros, tras dejar a nuestra popa la ciudad que parece especialmente engalanada para decirnos adiós.

Navegamos en demanda del puerto de Manila, adonde arribaremos dentro

de unas 36 horas. Cada vez se hunde un poco más la proa del *Costa Allegra*, la espuma cubre mayor parte de mar y la velocidad del viento va en aumento, lo que no me parecen buenos augurios. Mientras, en la oscuridad de la noche cerrada, las luces de los barcos que nos anteceden me traen el recuerdo de la escuadra del comodoro George Dewey surcando esta misma ruta en 1898, tras recibir en su base de Hong Kong la orden de Teodoro Roosevelt de prepararse para destruir la escuadra española de Filipinas, justificada por el hundimiento del *Maine* en Cuba.

Cuando miro alrededor, me doy cuenta de que estoy solo en la cubierta: el resto del pasaje ha respondido a la llamada del estómago, bien para cenar o para evitar el mareo, del que las bolsas situadas estratégicamente en el camino al comedor son un claro presagio. Sentarnos y levantarnos de la mesa es todo uno: el fuerte balanceo en ambos sentidos y la caída estrepitosa de platos son una llamada imperiosa para retirarnos a dormir, tras ingerir una biodramina acompañada de la correspondiente manzana y una ración de galletas. El mar de China se ha pronunciado de forma rotunda para decirnos con arrogancia ¡aquí estoy!

Al llegar a la altura del estrecho de Taiwan, el viento y las olas consiguen que los estabilizadores empiecen a ser elementos decorativos y el barco comienza a moverse de forma inquietante, retorciéndose bajo el empujón continuo del oleaje que parece filtrarse dentro del camarote, tratando de hacernos saltar de la cama, abriendo puertas y cajones e interpretando una sinfonía interminable de ruidos de todo tipo que no dejan conciliar el sueño, y mucho menos concentrarte en la lectura. Queda como único refugio poner a funcionar el ti vivo de las impresiones almacenadas en la memoria que, sobre estos mares, nos recuerda son para los asiáticos lo que para los europeos el Mediterráneo: el dominio reservado donde se desarrolló la civilización marítima chino-japonesa antes de su contacto con Europa. El mar de China meridional —limitado por China, Filipinas, Borneo y las antiguas penínsulas de Malaca e Indochina— que vamos a circunnavegar visitando sus principales puertos, como Manila, Singapur, Ho Chi Minh, Hong Kong y Macao, tiene una rica fauna, en la que la pesca representa una importante fuente de vida económica. Pero lo realmente importante es que es la segunda región marítima mundial en cuanto a volumen de tráfico, pues más de la mitad de los superpetroleros atraviesan estas aguas, que en sus fondos contienen abundantes yacimientos de petróleo y gas natural.

Mientras permanezco a la grupa de mi memoria, que sube, baja y da vueltas al igual que lo hace el *Costa Allegra*, busco al culpable de todos los males que aquí acontecen y descarto sea el tifón, hermano del huracán caribeño, para echarle todas las culpas al monzón —los partes meteorológicos registraron vientos de más de cincuenta nudos—, que en invierno sopla del nordeste produciendo una inversión de las corrientes superficiales e influyendo en el clima de la región. Cuando amanece aún queda por delante una singladura

completa, el viento va remitiendo según va quedando más al norte el estrecho de Taiwan, y nos acercamos navegando con rumbo sureste hacia el archipiélago filipino. La consigna de mantener el estómago lleno, sin beber líquido, y la compañía de pastillas ponen el resto para que la jornada transcurra con relativa normalidad, sobre todo para quienes tienen experiencia en este tipo de viajes, pues entre la novatada —fiel creyente de que trópico es igual al binomio sol y mares placenteros— se escuchan muchos comentarios de arrepentimiento, que según avance el viaje han de pasar al cajón de los olvidos.

Ahora ya somos los últimos en Filipinas

Según se va cerrando la noche, y una vez pasada la segunda hoja de nuestro particular cuaderno de navegación, en el que aparte de nuestra aclimatación al medio flotante no debemos anotar nada sobresaliente, el balanceo va amortiguándose en la misma medida en que perdemos velocidad y clarea el día. Cuando salgo a cubierta, los rayos del sol parecen derrotados por la intensa neblina que convierte sus trazos en una mezcla de grises proyectados sobre las aguas del tranquilo mar por el que atravesamos el estrecho existente entre tierra firme y la isla del Corregidor, que configuran la bahía de Manila. Divisamos Cavite a nuestra derecha, donde podíamos fijar el orto de nuestro Imperio, pues allí era donde primero salía el sol para Felipe II, en cuyo honor se bautizó el archipiélago, haciendo posible que nunca se pusiera en su Impe-



Cavite.

rio. Pero 1898 se encargó de entonar los primeros compases de la obertura del definitivo ocaso de nuestras posesiones en ultramar, al encontrarse allí el 1 de mayo la escuadra mandada por Patricio Montojo con la yanqui procedente de Hong Kong dirigida por George Dewey. Los americanos tomaron el testigo en la colonización del archipiélago filipino, tratando de borrar todo vestigio de tres siglos y medio de permanencia hispana en aquellas islas: desde que en 1521 llegasen los primeros españoles, al mando de Fernando de Magallanes, en el primer viaje de circunnavegación alrededor del mundo.

Empeño que primero tuvo sus frutos en la erradicación de nuestro idioma, no suficientemente implantado como en América, ya que los colonizadores fueron pocos y los misioneros predicaron a Cristo en tagalo, por lo que el español siempre fue una lengua culta hablada principalmente por las clases altas del país. Por el contrario, los americanos actuaron con su habitual eficacia, enviando cientos de profesores de inglés que, rápidamente, convirtieron su idioma en la lengua franca de los filipinos. Otro tanto ocurrió con la ciudad de Manila, fundada por Miguel López de Legazpi en 1571, ante la que Montojo no quiso plantear la batalla para no dañar a la bella capital ni causar un gran número de víctimas civiles, no obstante contar en aquel escenario con el decisivo apoyo de las baterías de costa. Por el contrario, las tropas americanas no dudaron en bombardear y arrasar la ciudadela colonial de intramuros para reconquistarla de la ocupación japonesa.

Sin embargo, muy pronto, cuando pones pie en tierra y comienza la visita a la ciudad, eres consciente de que ni el paso del tiempo, ni el empeño de otras culturas, ni nuestro propio olvido han podido borrar la huella española en aquellas tierras, clave para abrir el Imperio español al comercio con Oriente: nuestro guía se llama José Atienza y el chófer del autobús Ricardo Olmo; los filipinos hablan inglés o tagalo, pero cuentan, como nosotros, un dos, tres, en español; los edificios ostentan



Fernando de Magallanes.



Montojo.

tan en sus fachadas rótulos como Casa Consistorial o Universidad de Santo Tomás —primera de Asia—; se bebe cerveza San Miguel, oriunda de allí; y, para colmo, como fue en el caso de nuestro grupo, te ponen para comer una espléndida paella en un restaurante situado en una calle de nombre tan español como Urdaneta, así bautizada en recuerdo de Andrés de Urdaneta, navegante y religioso agustino, cuyos conocimientos sobre el clima y la navegación hicieron posible descubrir las corrientes de viento que permitían el tornaviaje. Si bien el viaje desde el continente americano, a través del Pacífico, se hacía con vientos a favor, la vuelta no era posible por la razón contraria, pues los buques tenían velas cuadradas que no permitían navegar de ceñida,

lo que se salvó remontando la ruta hasta el nordeste, impulsados por el monzón de verano, para bajar posteriormente rumbo sureste, buscando la corriente del Kuro-Shivo, hasta llegar al puerto de Acapulco en la Nueva España. Pudo así inaugurarse la ruta del *Galeón de Manila* que supuso, en 1565, no sólo un puente comercial con China que duraría dos siglos y medio, sino el comienzo de la globalización comercial. La carga típica eran sedas, especias, copra, cerámica china, maderas labradas, ámbar y prendas como los mantones, tan preciados por nuestras abuelas —aquí conocidos como de Manila, cuando en realidad procedían de la China—, que se intercambiaban con la plata procedente de la Nueva España.

Manila es un maremagno circulatorio, donde abundan los *jeepneys* plateados —*jeeps* americanos reconstruidos para el servicio de taxis colectivos— y motos conducidas por una juventud que supone la mayoría de los cerca de 14.000.000 de sus pobladores. También es un caos urbanístico plagado de edificios altos mezclados con casuchas, del que se salvan zonas como la parte reconstruida de la antigua ciudad colonial, en la que sobresale el Fuerte de

Santiago, celosamente custodiado por guardianes uniformados con el típico rayadillo del Ejército español del 98. Sus murallas, construidas en 1590, se extienden sobre el delta del río Pasig, y son el superviviente que mejor te ayuda para retroceder a la Manila de la época española. Paseando por sus jardines, husmeando entre los restos de los barracones de las compañías donde se acuartelaban los soldados, o subiendo al baluarte que domina el río, es posible imaginarse cómo pudo ser aquello. Mientras caminas por el entramado de sus calles, sofocado por el calor y la humedad, percibes el resto de intramuros como un conjunto de solares, ruinas y edificios nuevos trazados, más o menos, sobre la pauta de los desaparecidos de la ciudad colonial. Pero lo más atractivo, con mucho, es el Fuerte de Santiago, desde donde, si uno mira hacia la catedral, surge de pronto la imagen oculta de la vieja ciudad. Y, pese a todo, el aire de esa imagen es inevitablemente español.

Leen en inglés lo que se escribió en español

El primer pedazo de la vieja Manila española es el parque Luneta, donde se encuentra el monumento a José Rizal, héroe de la independencia filipina, cuya réplica puedo ver en Madrid desde la ventana de mi despacho que da a la calle de Ríos Rosas, erigida en una esquina de la avenida de las islas Filipinas —detalle que desconoce nuestro guía y del que me ocupó en informarle ampliamente—. Con muchos pormenores nos explica la forma en que fue fusilado el líder independentista, cuya muerte abrió paso a la sublevación que acabaría sirviendo en bandeja Filipinas a los Estados Unidos. Como resultado, hoy los filipinos leen traducidos al inglés los libros que Rizal escribió en español.

La principal huella de la presencia americana se encuentra en el Manila American Cemetery and Memorial, el mayor cementerio americano existente fuera de los Estados Unidos, en cuyas 36.825 cruces y estrellas de David, extendidas a lo largo y ancho de 60 hectáreas, figuran escritos los nombres de otros tantos soldados y marinos, americanos y filipinos, caídos durante las batallas mantenidas contra los japoneses en el Pacífico: Luzón, mar del Coral, Midway, Guadalcanal, Iwo Jima... son nombres que, hasta este momento, no había sentido tan cercanos como ahora, al mirar alrededor de ese inmenso bosque de cruces blancas, perfectamente alineadas sobre una alfombra de pasto verde cuidadísimo, a cuya sombra se resguardan, en eterno silencio, 17.582 miembros de la Marina americana y 1.727 infantes de Marina muertos en combate. En pocos lugares del mundo como aquí, la fealdad de la muerte se oculta de forma tan bella como impresionante.



Fuerte de Santiago.

¡Volveré!

Mi visita a Manila tiene todas las ventajas e inconvenientes que entrañan este tipo de cruceros: no hay que hacer maletas durante quince días, pero es con una serie de *tours* consecutivos con los que sólo consigues disfrutar de una primera panorámica, tras la que debes ahondar posteriormente. Visitar lo principal de sus 7.000 islas para profundizar en la huella de nuestra cultura, enraizada en un pueblo de 80 millones de habitantes, requiere mucho tiempo, pero lo buscaremos. Visitar lugares como Baler, reducto del heroico teniente Martín Cerezo y sus *Últimos de Filipinas*, se convierte a partir de este momento en asignatura pendiente. Llegar desde España a Filipinas entraña ahora un viaje de unas veinte horas: para Magallanes y Elcano supuso cerca de dos años; en el siglo XIX, Antonio López, marqués de Comillas, logró, con los buques de su Compañía Trasatlántica Española, recorrer las 8.000 millas que separan Barcelona de Manila en menos de un mes: para conmemorarlo, como recuerdo de mi estancia, llevo una caja de puros elaborada por Tabacos de Filipinas, una de las muchas empresas que puso en marcha el marqués con la tecnología traída de Cuba.

Cuando, en su declinar, la obligación del sol era mostrarse como una bola de oro incandescente para llamar nuestra atención, el astro rey se limita a hacer un discreto y oscuro mutis entre las nubes, como no queriendo darnos el triste aviso de que debemos volver al barco: tarea que suplen con eficacia los guías que, a bordo de los autobuses, nos conducen hasta el puerto, en donde un conjunto de marimbas e instrumentos fabricados con bambú nos despide con los compases de *España cañí*, que consiguen que se te humedezcan los ojos.

Nuevamente en el barco, apoyado en la borda para no desperdiciar con mi cámara ni la última imagen de Filipinas, a través del objetivo contemplo cómo, tras la blanca estela

que el barco va dejando tras su popa, se encienden las primeras luces de Corregidor y, aun carente de la gorra de general, de sus gafas Ray Ban y de su sempiterna pipa, me siento como MacArthur al abandonar desde allí la isla embarcado en una torpedera y, al igual que él dijo, repito para mis adentros: ¡volveré!

Con dos nuevos artículos completaremos nuestro periplo por el mar de China, poniendo más el acento en la huella española allí existente. Próxima entrega, escalas en Kota Kinabalu (Malasia), Bandar Seri Begawan (Brunei) y Singapur.



Monumento a José Rizal en Manila.

