# EL SOL NO NACE EN JAPÓN

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo Letras del Mar

IENTRAS me encuentro concentrado en mi despacho a punto de comenzar a relatar mi viaje a Japón, me figuro a Marco Polo prisionero, dictando a su compañero de cautiverio sus memorias, que se convertirían en el *Libro de las Maravillas,* por el que por primera vez en Europa se tendrá noticia de aquel lejano país del que el veneciano habla solo de oídas en sus relatos: «Recibe el nombre de la isla de Cipango. Es de difícil acceso y son varios días de navegación desde Corea por un mar muy picado…». El libro se convertiría en una referencia para navegantes como Cristóbal Colón, que tuvo como principal objetivo de su trascendental viaje navegar hacia el oeste para alcanzar lo que no era una isla, sino un archipiélago. El objetivo de mi viaje, independientemente de conocer uno de los lugares más importantes del mundo, ha sido comprobar el cambio radical de un país eminentemente belicista por otro en el que la paz es su principal lema, donde el mar es la base en la que se asienta y también el telón sobre el que se proyectan los principales hitos de su historia: fundamentalmente desde que, tras siglos de aislamiento, en 1853 las costas del antiguo Nihon contemplasen los cañones del comodoro Perry, exigiendo la apertura de sus fronteras al comercio, lo que también abrió su apetito por dominar esa parte del mundo, desatando guerras como las mantenidas contra China, Corea y Rusia, hasta desafiar a los mismísimos Estados Unidos y a las potencias europeas, lo que desencadenaría el principal capítulo de contienda naval dentro de la Segunda Guerra Mundial y cuyo trágico desenlace trajo la tutela estadounidense y la definitiva influencia occidental. Mi *Libro de las Maravillas* fue un folleto a todo color en el que me invitaban a realizar un crucero alrededor de las islas más importantes del archipiélago japonés, con una escala en Corea. Mi casa flotante sería, durante casi dos semanas, el *Diamond*

Crucero *Diamond Princess* en Hobart. (Foto: *www.wikipedia.org*).

*Princess,* uno de esos rascacielos tumbados que miden 300 m de eslora, tienen un desplazamiento de 115.000 t y capacidad para alojar 2.670 pasajeros, atendidos por 1.100 tripulantes, más que en aquellos antiguos trasatlánticos, auténticos balnearios flotantes, aunque en los actuales se bebe más *gin-tonic* que agua de Vichy. Las autovías por las que a vuelta de hélice transitaríamos serían, y fueron, el océano Pacífico, el mar de la China Oriental y el de Japón, más esas rutas secundarias que son los estrechos, como el de Kanmon, que separan, o unen, las distintas islas japonesas.

Cuando, finalizando el vuelo, el comandante anuncia el aterrizaje y te asomas a la ventanilla, te sorprende un paisaje increíblemente verde, poblado de montañas y volcanes, rodeado de agua por todos los costados. Un país con un origen mitológico, donde los japoneses mantuvieron que del acoplamiento entre Amatérasu, la diosa del Sol, y del agresivo Susanoo descendieron sus emperadores, hasta que MacArthur le hizo reconocer a Hirohito que no estaban en lo cierto. Poniendo los pies sobre la tierra, tenemos que Japón, con una superficie total de 378.000 km$^2$, dista 200 km del continente asiático, es un archipiélago con 6.852 islas e islotes, de las que destacan las cuatro principales, separadas entre sí por angostos estrechos: Hokaido, Shikoku, Kyushu y Honshu, en donde se encuentra Tokio, donde viven 14 millones de habitantes de los 127 de toda la nación.

Mi relación con los japoneses, aunque breve, ha sido intensa, pues de los dos millares y medio de personas que compartimos el crucero, aproximada-

mente un 80 por 100 eran nipones. La compañía naviera Princess decidió que el *Diamond Princess* se construyese en astilleros japoneses y se destinase a realizar cruceros por aquel archipiélago; como consecuencia, a cada paso que dabas a bordo eras objeto de una cortesía tan exquisita como abundante en saludos y sonrisas, nada que ver con la imagen que el cine americano nos ha transmitido. Buceando en su historia, deduces que pueden ser a la vez agresivos y apacibles, insolentes y corteses, valientes y tímidos, pero lo que más llama la atención es su transición, en el devenir de los últimos tiempos, de militaristas furibundos a pacifistas a ultranza, lo que concluyes que no es una pose, sino que han sabido asumir una derrota y han pasado página sin reconcomerse en el rencor, sin renunciar a las lecciones aprendidas de sus padres sobre el deber, la disciplina, el sacrificio y el amor a las flores. En mi buceo histórico, y tras navegar visitando sus principales puertos, he comprobado la influencia que tuvo el arribo en 1853 de enormes barcos negros con largos cañones, que rompieron el secular aislamiento de aquel lejano país en las mismas aguas en las que un siglo después el pueblo japonés sintió desgarrado su orgullo tras haber vivido épocas triunfales en las que doblegó a medio mundo, tratando de dominar una parte muy importante del planeta. Toda una historia en la que el mar, los barcos y los marinos fueron principales protagonistas.

## Tokio y su bahía

En cuanto aterrizas en el aeropuerto de Narita, te das cuenta que has llegado a una de las grandes capitales del mundo, lo que confirmas al penetrar en el centro urbano. Tokio es una ciudad moderna, superpuesta a otras destruidas por terremotos y bombardeos. Sobre los grandes edificios, rodeados de estanques y jardines, resalta el orden y la limpieza. Atrás quedaron las viviendas de madera con paredes de papel, consumidas por las llamas o los temblores. Quedan algunos rincones del antiguo Nihon, como el Palacio Imperial. Los tokiotas, si haces abstracción de sus ojos rasgados, pasan por ciudadanos europeos o estadounidenses. Su censo creció a pasos agigantados hasta batir el récord de habitantes del mundo en 1965. Aquí se encuentra el kilómetro cero del camino que les condujo a las guerras sino-japonesa, ruso-japonesa y, sobre todo, a la Segunda Guerra Mundial, todas ellas fruto de la escalada del militarismo, el nacionalismo y el deseo de conseguir «las cinco partes del mundo bajo un mismo techo».

Como prólogo del conflicto mundial, a Japón, y especialmente a su Armada, le interesaba tener acceso al petróleo de las Indias Orientales Holandesas, para lo que debían romper la oposición de americanos, británicos, holandeses y chinos, quedando fuera la Unión Soviética, que desoyó la invitación japonesa para posicionarse a su lado, aunque ambos firmaron un pacto de neutrali-

Una calle de Tokio. (Fotografía facilitada por el autor).

dad; también los alemanes trataron de convencer a los nipones de que atacasen Singapur, y así entrar en guerra con los británicos. La contumacia japonesa en ir ganando posiciones en el continente asiático, provocó la reacción aliada que, en 1941, desembocó en un bloqueo casi total de los países de los que los nipones dependían para sus importaciones, fundamentalmente del petróleo, lo que para su Armada suponía una tragedia. Esto hizo que los mandos de la Marina, que hasta entonces habían sido reacios a una intervención militar, pasasen a ser beligerantes con Estados Unidos y Gran Bretaña, para acceder al petróleo de las Indias Orientales Holandesas, si no prosperaban las negociaciones.

El Kokyo, o Palacio Imperial, es una de las visitas obligadas en Tokio. Se encuentra ubicado en pleno centro de la ciudad, y contemplado desde el puente Nijubashi, donde los turistas tienen establecida una frontera desde la que pueden contemplarlo a distancia, aparece diminuto, proyectado sobre un telón de fondo pleno del verdor de sus jardines y del azul del cielo. Desde 1868, cuando los emperadores se trasladaron a aquella ciudad desde Kioto, es la residencia de la familia imperial. Parece una casa de muñecas, en la que no es difícil ubicar mentalmente la diminuta figura de Akihito, e incluso la de su padre Hirohito, que se mantuvo en el trono 63 años, desde 1926 hasta 1989, por lo que le tocó vivir los años convulsos de la historia japonesa y, sobre

todo, el desencadenante del ataque sorpresa a Pearl Harbor en la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941, operación planeada como acción preventiva para evitar la intervención de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos en las acciones militares que el Imperio del Japón estaba planeando realizar en el Sureste Asiático contra las posesiones ultramarinas del Reino Unido, Francia, Países Bajos y Estados Unidos, y que los japoneses hicieron coincidir con el ataque a las posesiones del Imperio británico en Hong Kong, Malasia y Singapur, lo que conmocionó profundamente al pueblo americano, llevándole directamente a entrar en la contienda, tanto en los teatros de guerra de Europa como del Pacífico.

De acuerdo con la concepción tradicional, Hirohito era de naturaleza reservada y tranquila, mucho más mesurado que sus generales y almirantes; su halo de «divinidad» le hacía mantener un distanciamiento de quienes conducían los destinos militares de su país. Sin embargo, a su muerte han salido a la luz documentos que demuestran que su participación en la Segunda Guerra Mundial fue activa, e incluso que fue él quien condujo a Japón a la guerra. Especialmente duro debió de ser para Hirohito ver cómo en agosto de 1945 emergía la figura del general MacArthur como la máxima autoridad política de Japón. Tanto él como su Gobierno quedaron subordinados al general americano durante el período de ocupación, que se prolongó hasta 1952, siete

Rendición de Japón a bordo del *Missouri*. (Fotografía facilitada por el autor).

años marcados por desmilitarizar y democratizar Japón. Causó sorpresa la actitud del pueblo japonés, que se mostró complaciente y dispuesto a colaborar con las fuerzas de ocupación: acostumbrados a obedecer se sometieron a los nuevos gobernantes. La actitud amistosa de los americanos también contribuyó a las relaciones que caracterizaron el período. La reforma política más importante fue la redacción de una nueva Constitución por la que la soberanía, en manos del emperador, pasaba al pueblo, y durante la ocupación el Gobierno asumió las reformas iniciadas por el comandante supremo, que debió enfrentar el grave problema de la crisis económica desatada tras el conflicto, para lo que contó con la ayuda americana; pero la Guerra de Corea disparó hacia arriba la economía, impulso aprovechado por los japoneses, que con su laboriosidad lograron que en la década de los 60 Japón se convirtiese en el país con el PIB per cápita más alto del mundo.

La bahía de Tokio se encuentra en la parte central de la costa pacífica de la gran isla de Honshū, y está limitada por las penínsulas de Boso y Miura. El puente Rainbow Bridge la atraviesa por su parte central, y en sus orillas están, entre otros, los puertos de Yokosuka y Yokohama, que albergan bases navales de autodefensa de Japón y Estados Unidos. En plena bahía se instaló la isla artificial de Odaiba, lo que según los folletos turísticos justifica la visita al lugar por el número de atracciones que contiene: se construyó para instalar seis fortalezas con baterías de artillería. Lo irónico es que su razón de ser era evitar invasiones extranjeras por mar, y se inauguraron el mismo año en el que llegaron los navíos del comodoro Perry, 1853. Y es que entonces ya no hubo

Puerto de Yokohama. (Fotografía facilitada por el autor).

necesidad de defenderse de nada, porque la apertura de Japón y la «invasión» cultural occidental era inexorable. Mattew Perry arribó al puerto de Uraga —hoy parte de Yokosuka— presionando, con la fuerza de sus barcos, para negociar un tratado que permitiera a los Estados Unidos comerciar con Japón, terminando con dos siglos en los que los nipones prácticamente solo comerciaban con los holandeses y los chinos. Una de las banderas de los barcos de Perry se izó en la ceremonia del 2 de septiembre de 1945, en la que Japón, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, firmó la rendición ante el general MacArthur a bordo del acorazado *Missouri*, fondeado en esta misma bahía, que se puede contemplar en su plenitud de 1.500 kilómetros cuadrados de superficie desde la noria instalada en la isla de Odaiba.

Sentado en una de las cabinas, a 155 m de altura, puedes imaginar a los buques de la Armada Imperial japonesa saliendo por el canal de Uraga. Fue creada en 1869 con ideas defensivas, tomando como modelo a la Royal Navy, a raíz de la llegada de los barcos americanos, incrementando su potencial a medida que evolucionó el militarismo nipón. Durante la Segunda Guerra Mundial, debido a la ingeniería naval japonesa y a los grandes recursos invertidos por el Estado, se convirtió en una de las marinas de guerra más poderosas del mundo. Diseñaron acorazados, como el *Yamato,* que fue el mayor jamás construido; los submarinos más grandes y con mayor autonomía de todos los que combatieron en la Segunda Guerra Mundial, y su Arma Aérea fue una de las más potentes durante la conflagración. En los primeros años de la contienda dominó la mitad asiática del océano Pacífico, pero factores como la aparición del radar, la capacidad industrial de los Estados Unidos y su falta

Acorazado *Yamato*. (Foto: *www.wikipedia.org*).

de preparación para una guerra de desgaste contribuyeron al detrimento de su poderío en el mar. La pérdida de cuatro portaviones en la batalla de Midway marcó el punto de inflexión a favor de los americanos. La derrota nubló los años de gloria que nacieron de la mano de Heihachiro Togo, considerado el padre de la Armada Imperial y héroe de la batalla de Tsushima, que venció a los rusos en 1905. Con anterioridad, la Marina había tenido también sus días de gloria en la primera guerra sino-japonesa: el 17 de septiembre de 1894 la flota nipona alcanzó el estuario del río Yalú y sorprendió a la Marina china, causando una contundente derrota, con la pérdida de más de dos tercios de sus buques y efectivos, lo que llevó a la rendición de China en 1895 y, como consecuencia, a la independencia de Corea y la entrega como compensación de Taiwán, las islas Pescadores y parte de Manchuria. Disuelta la Armada Imperial en 1947, en 1954 se creó la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón, que en la actualidad cuenta con 154 buques, 346 aeronaves y unos efectivos de 50.000 personas. Está formada con armamento eminentemente defensivo, con énfasis en la lucha antisubmarina, y su principal cometido son las rutas marítimas y la patrulla de las aguas territoriales.

En un extremo de este mar interior que es la bahía de Tokio, se encuentra la capital de la nación; pero como sus aguas cercanas no tienen la profundidad necesaria para un puerto acorde a las necesidades de una gran ciudad, los japoneses establecieron un puerto 18 millas más al oeste, en una aldea de pescadores llamada Yokohama, que se ha convertido en uno de los más importantes del mundo. Ambas ciudades forman parte de la región de Kantö, que se hizo tristemente célebre cuando el 1 de septiembre de 1923 un terrible terremoto, seguido de un tifón y un tsunami la convirtió, al igual que a Tokio, en un auténtico infierno.

## De Kobe a Kobe

Al quinto día de estancia en Japón tomamos el vulgarmente conocido como «tren bala» para viajar hasta del puerto de Kobe, donde embarcamos en el *Diamond Princess,* que sería nuestro hogar a flote. La operación de embarque es un caos organizado hasta llegar a tu cabina, donde encuentras tus maletas esperándote. Una vez visitado por primera vez el bufé para el almuerzo, inicias un *tour* en el que, ayudado por un pequeño plano, vas descubriendo todos los espacios gastronómicos y recreativos que te ofrece este mastodonte marino. A media tarde comenzamos a separarnos de la tierra sin ayuda de los remolcadores, gracias a las hélices auxiliares ubicadas a ambos costados del barco, para encontrarnos lentamente con las aguas del océano Pacífico, mientras podemos comprobar, de forma rotunda, cómo el Sol se pierde en el lejano horizonte, y por tanto no nace aquí, como presumen los defensores del Imperio.

Ruinas tras el ataque a Hiroshima. (Fotografía facilitada por el autor).

Al atracar en el puerto de Hiroshima, nos recibió en el muelle un grupo de jóvenes ataviados a la usanza tradicional japonesa, portando una gran pancarta que decía: *Welcome to Hiroshima*; pero la impecable puesta en escena no impidió que, al leer las palabras de bienvenida, tu pensamiento volase alrededor de la muerte, que te persigue durante toda la visita a la ciudad, en la que palpas una gran contradicción: por un lado, parece que todo quiere borrarse cubriendo la tragedia guerrera con un manto en el que sobresale la palabra PAZ, y por otro, los réditos turísticos que aporta representar a diario el espectáculo ocurrido el 6 de agosto de 1945 por el *B-29 Enola Gay* al lanzar sobre la ciudad una bomba atómica que causó más de 166.000 víctimas mortales, a las que siguieron seis días después otras 80.000 en Nagasaki, lo que obligó a la rendición del Japón y supuso el final de la Segunda Guerra Mundial. Hecho del que quizás solo un español fue testigo, el padre jesuita Pedro Arrupe, que llegó a ser superior general de la Compañía de Jesús. En su libro de memorias *Yo viví la bomba atómica,* cuenta que ese 6 de agosto se encontraba en una casa de la Compañía con 35 jóvenes y varios padres jesuitas, cuando a las 08:15 horas vio «una luz potentísima, como un fogonazo de magnesio disparado ante nuestros ojos; y, al abrir la puerta del aposento, oímos una explosión formidable, parecida al mugido de un terrible huracán; pero todos los allí presentes salvaron sus vidas». Arrupe —que había estudiado Medicina— y el resto de los jesuitas improvisaron un hospital en la casa del noviciado, lo que vino a mi memoria fotografiando la cúpula rota del antiguo Museo Comercial de Hiroshima, que permanece como vestigio y recordatorio del horror, erguida junto al que fue el objetivo para el lanzamiento, el puente Aioi sobre el río Ota, que, cuando giré mi cámara para fotografiarlo, estaba repleto de escola-

res, perfectamente uniformados y rigurosamente disciplinados, dirigiéndose al cercano Museo Conmemorativo de la Paz.

La siguiente escala fue Kagoshima, situada en la isla de Kyushu, apodada como la Nápoles de Oriente, a lo que nada tengo que objetar, pues nunca estuve en la ruidosa y anárquica ciudad italiana; pero me da la impresión de que no se parecen, aunque también tiene su volcán como sucedáneo del Vesubio, el Sakurajima, cuya actividad volcánica todavía continúa. El que sí llegó a la que entonces era la capital del sur de Japón fue San Francisco Javier, 15 de agosto de 1549. El santo, pese a las resistencias que hubo de soportar, quedó seducido por la nación nipona. Pero el temor de los dirigentes a que el cristianismo dividiera la lealtad entre la nueva religión y su propio país cerró las puertas a los misioneros. Hoy día una minoría de un 7 por 100 de japoneses son católicos, y la catedral de Kagoshima —que pudimos visitar— es el baluarte de su fe. Por mi cuenta, en vez de ir a los jardines de Senganen, visité el Museo de los Kamikazes, que se encuentra en el aeródromo de Chiran: su base durante la batalla de Okinawa. Nada menos que 439 kamikazes de los 1.036 que cayeron abatidos eran de esta localidad. Entre otras piezas singulares, como maquetas, instrumentos de vuelo, fotografías o documentos personales, tuve la oportunidad de contemplar aviones míticos, como un *Mitsubishi Zero* recuperado del fondo del mar, aparato que, en las primeras operaciones, se ganó una reputación legendaria en combate aéreo cerrado, logrando la excepcional proporción de 12:1 victorias a su favor.

Desde Kagoshima, emplazada en las orillas del mar de la China, navegamos con rumbo noroeste en demanda de la península de Corea, codiciada por chinos, rusos y, especialmente, por japoneses que, con el pretexto de liberar a los coreanos de la «tiranía china», les declararon la guerra en 1894, obligándolos a que reconociesen la independencia de Corea, que se anexionaron sin más en 1902. Al viaje me había llevado la carta náutica de la zona, en la que gracias a un pequeño GPS localizaba el punto aproximado por el que navegábamos; y tuve especial interés en averiguar el lugar en el que se desarrolló la batalla de Tsusima, en el estrecho de su nombre, acaecida en los 34º N 130º E. Sin duda, navegamos próximos a los pecios que albergaban los restos de la flota rusa que, al mando del almirante Rozhéstvenski, fue aniquilada por las naves del almirante japonés Togo durante el combate mantenido entre el 27 y 28 de mayo de 1905, poniendo fin al poderío naval ruso. Único combate naval decisivo de la historia en el que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos, y primera batalla naval en la que tuvo un papel crítico el uso de las radiocomunicaciones. Los barcos rusos, en respuesta al ataque japonés a Port Arthur de 10 de agosto de 1904, debieron navegar 18.000 millas desde el Báltico hasta Extremo Oriente rodeando el cabo de Buena Esperanza, pues les fue denegado el paso por Suez. A partir de este momento, los japoneses, henchidos del «mal de la victoria», se enfrascaron en potenciar aún más la Armada Imperial.

Puerto de Busan. (Fotografía facilitada por el autor).

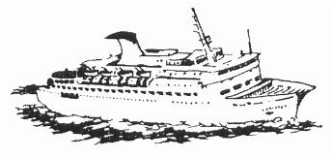
El puerto de Busan, que ocupa la quinta posición entre los del mundo, fue el punto en el que desembarcamos en Corea. Según vas acercándote a la bocana, la primera impresión que tienes es que arribas a otro destino japonés: grandes edificios resaltan sobre un cielo radiante en el horizonte, miles de contenedores sobre los muelles e idéntico clima; pero la cosa va cambiando según penetras en la que es la puerta por la que entran y salen la mayor parte de las mercancías en Corea del Sur desde que en 1876 se inaugurara el puerto, permitiendo así el comercio internacional a una nación que, igual que su vecina del este, estaba cerrada al mundo. Todo lo contrario que su cercana y hermana Corea del Norte, que Kim Jong-un mantiene con el cerrojo puesto en el paralelo 38. Aquí no impera el orden y la limpieza japoneses, ni reluce su mismo nivel de vida y nadie habla inglés... pero la economía es pujante. Tras la Guerra de Corea, las inversiones estadounidenses permitieron un despegue que la situaron en el grupo de cabeza en la industria tecnológica, automovilista y naval. Los astilleros surcoreanos se convirtieron en el látigo que subyugó a sus competidores internacionales: en 2017 volvieron a ocupar el número uno en nuevos pedidos, seguidos por sus vecinos chinos y japoneses.

Tras una breve escala, que me permite decir que he estado en Corea, zarpamos de Busan en demanda del puerto de Kobe, del que partimos. Entramos en

Subasta de atún. (Fotografía facilitada por el autor).

un dédalo de canales y estrechos que separan el archipiélago japonés, por los que completamos una singladura, que te permite descansar y disfrutar de los entretenimientos que te ofrece el barco sin bajar a tierra durante veinticuatro horas. El *Diamond Princess* penetró por el estrecho de Kanmon, que se encuentra entre las islas de Honshu y Kyushu, unidas por el puente del mismo nombre. La travesía se convierte en un desfile de barcos en ambas direcciones, lo que da idea del tráfico marítimo existente entre el propio archipiélago con el exterior. Japón tenía en 2017 una flota mercante de 684 barcos allí abanderados y de otros 3.122 registrados en otras banderas. Pero, en lo que los japoneses son líderes mundiales es en la pesca. De sobra es conocido su gusto por el pescado, y el Mercado Mayorista Central Metropolitano de Tokio, el mayor del mundo, es su mejor muestra. Allí se comercian más de 400 tipos diferentes de productos marinos, que abarcan desde pequeñas sardinas hasta atunes de 300 kg. Las operaciones anuales alcanzan las 700,000 t, con un valor de unos 5.000 millones de euros, lo que atrae a 42.000 visitantes por día, y yo fui uno de ellos. En el tránsito, la costa nunca ha desaparecido y el mar ha sesteado agitado por el paso del gigante de los mares, que nos ha tenido engullidos en su gran panza durante una decena de días. Con la llegada al puerto de Kobe para visitar el triángulo metropolitano formado entre esta

ciudad, Kioto y Osaka, en el que viven unos 20.000.000 de habitantes, pusimos fin al nomadismo marítimo. Aquí se acabó el placer de surcar el agua y buscar referencias en la distancia: faros, boyas, barcos.

Tras una breve visita a Kobe, me dirigí a Kioto, donde se encuentran los palacios de los antiguos emperadores en los que, hasta trasladarse a Tokio en 1868, vivieron durante siete siglos, sin inmiscuirse en el gobierno de la nación, confiado a los shogunes, para intervenir solo en los asuntos religiosos y protocolarios. Osaka equidista unos 50 km tanto de Kobe como de Kioto, por lo que al desembarcar decidimos albergarnos en uno de sus espléndidos hoteles. La ciudad es conocida, y con razón, como la Venecia japonesa, pues está construida encima de mil novecientos canales, ríos, presas y acequias. Sus avenidas están plagadas de árboles y rascacielos. La bahía de Osaka es un océano en miniatura por el que transitan barcos de todo porte, cuyas orillas albergan puentes, rascacielos, grúas, grupos de contenedores e incluso una noria gigantesca. El cansancio y los 1.200 km que la separan de Osaka me hicieron desistir de viajar hasta Okinawa, escenario del mayor y más sangriento asalto anfibio acaecido en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, cuyo objetivo era, tras ir saltando de isla en isla, apoderarse de la ciudad para usarla como base de las operaciones para invadir el territorio japonés. Finalmente, los bombardeos atómicos sobre Hiroshima y Nagasaki y la entrada soviética en la guerra provocarían la rendición de Japón tan solo unas semanas después del fin de los combates en Okinawa.

El viaje se acaba, aunque resta la novedad de volar hasta Madrid a bordo de un *Airbus A380-800*, el nuevo gigante de los aires, de 73 metros de longitud y una velocidad de crucero de 1.000 km/hora. Nada que ver con los *B-25* del *raid* de Doolittle, primeros aviones de solo 17 metros de longitud y una velocidad de 370 km/hora que bombardearon Japón y, además, lo hicieron despegando desde la cubierta del portaviones *Hornet*. Finalmente aterrizamos en Barajas, y al salir del avión hago una demostración de mis progresos con el idioma japonés despidiéndome de la azafata con un *sayonara*.