

gunkanjima, l'illa abandonada

Molt a prop del parc Glover, em va cridar l'atenció un museu dedicat a l'illa de Gunkanjima. Pel que em va explicar el noi que venia les entrades, a dins hi ha una reconstrucció digital del que havia estat l'illa de Hashima, rebatejada com a Gunkanjima ('illa del cuirassat') per la seva forma allargada i perquè està protegida per grans blocs de formigó que formen una mena de proa, com si fos un vaixell de guerra.

—És una illa petita que es troba prop de Nagasaki —em va informar—. Durant molts anys hi vivien els treballadors d'una mina de carbó amb les seves famílies, però el 1974 va ser abandonada. El 2012 s'hi van filmar unes escenes de *Skyfall*, una pel·lícula de James Bond, i quan la van estrenar molta gent va voler anar-hi. Estava prohibit, ja que l'illa és plena d'edificis en estat ruïnós, però la pressió popular va fer que s'obris al

turisme.

Quan el noi em va dir que s'hi podia anar en vaixells turístics, no m'ho vaig pensar dues vegades: vaig descartar la visita al museu digital i me'n vaig anar a la terminal del port d'on sortien els vaixells cap a Gunkanjima. Vaig comprar un bitllet per a l'excursió i, mentre no sortia el vaixell, vaig anar a menjar-me uns *ramen* en una cafeteria del port plena de turistes que també feien temps. Quan per fi va salpar el vaixell, carregat de turistes amb la càmera a punt, vaig veure que gairebé tots eren orientals: del Japó, de la Xina i de Corea.

La travessia va valer la pena, no només per l'illa de Gunkanjima, sinó també pel recorregut per la llarga badia de Nagasaki, un excel·lent port natural dominat, en la part final, per les drassanes, les naus i els magatzems de la companyia Mitsubishi.

La multinacional Mitsubishi té el seu origen en una planta de foneria i de drassanes que, emparada pel shogunat de Tokugawa, uns enginyers holandesos van inaugurar a Nagasaki el 1857 amb el nom de Nagasaki Yotetsusho. Després de la restauració Meiji, el 1868, la planta va passar a dependre del Govern japonès. El

1884, Yataro Iwasaki, el fundador de Mitsubishi, va recuperar la planta i va començar la construcció de vaixells a gran escala.

En Iwasaki tornem a trobar orígens samurais, ja que era besnet d'un samurai que va haver de renunciar al seu estatus social per culpa dels deutes. Yataro no va tenir una vida fàcil, però va acabar treballant a Nagasaki, on, després que els negocis li anessin molt bé, va comprar la gran companyia de foneria i drassanes. El nom de Mitsubishi ve d'ajuntar les paraules *mitsu* ('tres') i *bishi* ('castanya d'aigua', encara que aquesta paraula s'utilitza sovint en japonès per designar els rombes o els diamants). D'aquí surt el logotip de la companyia.

El 1874 Mitsubishi va rebre l'encàrrec del Govern japonès de fabricar material de guerra i transportar soldats. L'empresa, que també tenia interessos en mines de carbó, va ser sempre fidel al Govern, fins al punt que es pot dir que va créixer a la seva ombra. Entre altres coses, va transportar les tropes governamentals que el 1877 van derrotar la rebel·lió Satsuma, liderada per l'últim samurai, Saigo Takamori.

El 1914 Iwasaki va fer un pas endavant creant les indústries pesades de

Mitsubishi, que produïrien maquinària industrial i vaixells, tant de càrrega com de guerra. Més endavant també fabricaria avions i trens. El famós caça Zero, el més utilitzat pels japonesos durant la Segona Guerra Mundial, va sortir d'aquesta fàbrica.

El 1919 es va crear el banc Mitsubishi. Per altra banda, la companyia Nikon, especialitzada en càmeres de fotografia i en òptica, també pertany a la gran companyia. I és que Mitsubishi va ser un conglomerat d'empreses, anomenat *zaibatsu* al Japó, que compta amb el suport estatal i que es beneficia del tracte establert en el període militarista.

Mitsubishi es va convertir aviat en la fàbrica japonesa més important pel que fa a l'aspecte militar, fet que explica que els aliats tinguessin subratllada la ciutat de Nagasaki com a objectiu dels seus bombardeigs.

Després de la rendició japonesa, al final de la Segona Guerra Mundial, el comandament aliat que es va fer càrrec del Japó va fer els possibles per desmantellar els *zaibatus*, ja que els vinculava a la indústria militarista. Mitsubishi es va haver de dividir aleshores en tres companyies, però el 1964 es va reunificar. Més endavant entraria també

en la indústria aeroespacial i en la fabricació de cotxes i tancs. Avui l'empresa està formada per diferents companyies autònomes que treballen sota la marca Mitsubishi. La companyia, per cert, va ser clau en el ressorgiment econòmic del Japó en les dècades dels anys cinquanta i seixanta del segle xx.

El novembre del 2018 el Tribunal Suprem de Corea del Sud va condemnar Mitsubishi a pagar 120.000 euros a onze coreans que havien estat treballadors forçats de la companyia durant l'ocupació japonesa de Corea. La part fosca de la multinacional va sortir aleshores a la llum pública.

Després de deixar enrere el gran pont que travessa la badia, vam entrar en un mar obert lleugerament encrespat i puntejat de petites illes. Aquesta costa està tan esquinçada que només al voltant de Nagasaki hi ha unes cinc-centes illes, moltes abandonades, altres poblades per pescadors de temporada i unes poques amb hotels ideals per desconnectar.

Mentre ens aproximàvem a l'illa, un guia anava recitant informació sobre Gunkanjima en japonès. Afortunadament, el vaixell comptava amb un sistema de traducció simultània a l'anglès. Gràcies a

això em vaig assabentar que l'illa va començar a estar habitada a partir del 1887, quan hi van arribar els primers homes per explotar una veta submarina de carbó. El 1890, l'empresa Mitsubishi va comprar l'illa, la va ampliar i protegir utilitzant grans blocs de formigó i va començar l'explotació industrial del carbó. Va ser aleshores quan hi van anar a viure molts treballadors amb les seves famílies.

—El primer edifici de formigó del Japó es va fer en aquesta petita illa de poc més d'un kilòmetre quadrat el 1916 per acollir unes quantes famílies, i el 1917 s'hi va construir el que aleshores era l'edifici més alt del país, de tretze pisos d'altura —va recitar el guia—. Van arribar a viure a Gunkanjima més de cinc mil persones, el 1959, però el 1974 l'empresa Mitsubishi va decidir tancar l'explotació i abandonar l'illa per culpa de la davallada dels preus del carbó davant la competència del petroli. El 2002 va regalar l'illa a la ciutat de Nagasaki i el 2015 la UNESCO la va declarar Patrimoni de la Humanitat.

L'aproximació a Gunkanjima, en un dia assolellat, impressiona, sobretot perquè el vaixell turístic fa la volta a l'illa molt a poc a poc, amb parades

puntuals perquè els passatgers puguin fer fotos que mostrin la forma allargada de vaixell de guerra i els nombrosos edificis en ruïnes, ennegrits, castigats pel pas del temps i pels tifons, que li donen l'aspecte d'una illa que acaba de passar per una guerra. Els edificis deteriorats, sense vidres i sense cap senyal de vida, segueixen dempeus, però amenacen de caure en qualsevol moment.

—Quan la van abandonar, la decadència va anar molt de pressa—va comentar el guia—. La humitat, les onades i els tifons la van deixar en l'estat actual.

Vam desembarcar, després de quaranta-cinc minuts de travessia, en un moll habilitat entre les ruïnes i vam avançar per un camí protegit per tanques altes que impedièen accedir al cor de l'illa.

—Està prohibit separar-se del grup—va insistir el guia, mentre anava donant explicacions i ens ensenyava, per mitjà de grans fotografies plastificades, com era l'illa abans de ser abandonada. Tot un contrast.

De tant en tant, el camí s'eixamplava per donar pas a unes places mirador des d'on podíem veure millor els edificis abandonats i fer fotos de la ciutat

fantasma.

La soledat de l'illa, amb els nombrosos edificis mig enrunats de tons grisos i negres, impressiona. N'hi ha de caiguts per tot arreu, com si la ciutat hagués estat destruïda per un bombardeig. Fa pensar en Beirut, Sarajevo o Alep, en escenaris de guerra que hem vist a través de la televisió. Era tanta la desolació que no em va estranyar que els productors de *Skyfall* haguessin triat aquella illa com a refugi del dolent de les pel·lícules de James Bond.

Durant un temps, van treballar a l'illa presoners de guerra xinesos i coreans, i es diu que hi van morir 1.300 persones per les pèssimes condicions laborals. Mentre la visitava, un voltor anava fent cercles per damunt de la ciutat, com si encara no estigués del tot convençut que ja no hi havia vida en aquell munt de ruïnes i de ferralla.

Quan per fi vam tornar a Nagasaki, després d'una hora a Gunkanjima, ho vam fer amb el convenciment que havíem vist un escenari postapocalíptic.

Aquell vespre vaig sopar en un restaurant del barri xinès on havien barrejat les tradicions xinesa, japonesa i portuguesa. El gran nombre d'estrangers que havien

passat per Nagasaki al llarg dels segles ho justificava. Vaig menjar un *toruko rice* o arròs turc, un plat fet amb arròs, porc i fideus, tot barrejat. No puc dir que fos gaire bo, però almenys era original. Ho vaig rematar menjant *castella*, un pastís esponjós que van portar els portuguesos al segle xvi. Amb sake entra la mar de bé.

El cambrer em va parlar també del *champon*, una sopa de *ramen* amb verdures, porc, pollastre i marisc, és a dir, una mica de tot. I també feien, per als que tenien molta gana, *shippoku*, un menú amb molts platets on es barregen la cuina japonesa, xinesa i europea, amb carn, peix, marisc, verdura, fruita, dolços i tot el que es pugui imaginar. El cambrer m'ho va descriure com «cuina de fusió» i es va quedar tan ample.