

La Old Spanish Trail (1)

Una ruta auténtica

Un recorrido de 4.000 kilómetros entre San Agustín, en Florida, y San Diego, en California, a través de ocho estados

◆ Miquel Silvestre

La iconografía motorizada estadounidense ha construido la leyenda de la Ruta 66, carretera abierta en 1926 que conectaba Chicago con Santa Mónica a lo largo de 3.940 kilómetros. La vía sirvió para llevar inmigrantes al Oeste durante la Gran Depresión y se hizo famosa gracias a un blues de finales de los cuarenta y a una serie de televisión en los sesenta. Había nacido el mito de la recta interminable. Aunque la ruta desapareció en 1985, miles de turistas se lanzan cada año buscando el sabor de road movie norteamericana.

Existe, sin embargo, otra ruta histórica menos conocida pero quizá más interesante, sobre todo para los muchos españoles que viajan cada año a Estados Unidos. La Old Spanish Trail. Va desde San Agustín, en Florida, hasta San Diego, en California. Atraviesa ocho estados y recorre 4.000 kilómetros. A diferencia de la R66, la OST supone un auténtico costa a costa, del Atlántico al Pacífico, y sobre todo se asienta sobre el profundo pasado español en Norteamérica.

El punto de origen de mi viaje es La Florida, un Estado reciente de la Unión. Dejé de ser española en 1821, cuando se la vendimos a los norteamericanos. Empiezo en San Agustín, una ciudad pequeña que ostenta con orgullo su pasado español y el ser la primera población en Estados Unidos, fundada en 1565 por el asturiano Pedro Menéndez de Avilés. Lo más interesante es visitar el impresionante fuerte San Marcos, construido de coquina, el viejo pueblo colonial y la alta cruz que conmemora la celebración de la primera misa en territorio de Estados Unidos. La ciudad está en el estuario del río Matanzas, que al atardecer se torna de un intenso color dorado, casi rojo sangre, como la de los hugonotes franceses que se habían establecido aquí y que Menéndez de Avilés vino a expulsar.

Salida. Abandono la ciudad sumido en un pesado tráfico. Estados Unidos son varios países en uno. La Costa Este nunca ha conseguido seducirme. La encuentro masificada y en ella se coagulan los peores estereotipos norteamericanos: el sálvese quien pueda social, la prisa, el egoísmo y la desconfianza. No me siento cómodo aquí. Menos aún en La Florida, un Estado llano y pantanoso refugio de jubilados. Lo llaman el Estado del Sol, pero está frecuentemente asolado por ciclones y huracanes. Recorrerlo en moto no es muy divertido. Autopistas cargadas de vehículos ciegos y flanqueado por un espeso manglar. No se ve nada, no hay montañas ni accidentes, nada más que la tupida selva. De vez en cuando me cruzo con motoristas de Harley y sin casco. En este Estado es legal siempre que se tenga seguro; se puede circular sin seguro, pero en ese caso hay que llevar casco. No es la única rareza para el motorista europeo. En Estados Unidos está radicalmente prohibido circular entre coches. Hay que esperar en los semáforos detrás del vehículo precedente.

Tallahassee es una urbe rodeada de autopistas de circunvalación y espesos bosques. Me alojo en el Motel 6, el más barato. Impersonal y frío, es el lugar ideal para el viajero. El país está bien surtido de estos establecimientos, donde por poco más de 50 dólares se disfruta de enorme cama, baño, televisión, internet, moqueta sucia y el ruido de los vecinos. La gran ventaja es que cada habitación tiene entrada indepen-



Arriba, el autor del reportaje, en Pensacola, ante la estatua de Tristán de Luna. A la derecha, en otro momento de su viaje. | M. S.

diente y la moto se aparca enfrente. Cuando llega la hora de abandonar, simplemente se deja la llave en la puerta y sin pasar por recepción uno se larga. Si se realizan destrozos, la Policía se encarga de ir repartiendo una lista de indeseables a los que no se les puede alquilar un cuarto. Yo no estoy todavía en esa lista, de modo que obtengo posada para dormir como un leño en cuanto toco la cama.

Al día siguiente visito un parque en el centro, el Hernando de Soto Winter Encampment Historic State Park, llamado así porque se supone que aquí pasó el invierno de 1539 el explorador extremeño y celebró la primera Navidad en lo que hoy son los Estados Unidos, país que tiene escrito en su moneda: "In God We Trust", "En Dios confiamos". Hernando de Soto desembarcó con casi 700 hombres en 1539 cerca de Tampa y recorrió 5.000 kilómetros a lo largo de dos años de continuo pelear con indios hostiles. Descubrió el Misisipi y allí lo enterraron sus oficiales tras morir de unas fiebres. Ese descubrimiento tal vez supusiera el día más triste de su vida.

Antes de abandonar La Florida rumbo a Luisiana recaló en Pensacola, una gran ciudad asomada a una cerrada bahía. La población ofrece un atractivo aspecto vacacional y europeo. Las calles son de edificios de dos plantas y las avenidas están arboladas. Hay maravillosas mansiones asomadas al Golfo de México y un imponente cartel a la entrada del Downtown que nos informa con orgullo de que Pensacola es el asentamiento más antiguo de los Estados Unidos, fundado en fecha tan antigua como 1559. Esto evidentemente no lo hicieron los puritanos del "Mayflower", desembarcados casi sesenta años después. Esto se debe a otros pioneros. Pioneros españoles y a un personaje maltratado por la Historia, completamente olvidado en su país, pero que ha sabido encontrar un hueco en la de esta nueva gran nación que está forjando una nueva identidad casi cada día. Tristán de Luna y Arellano intentó establecer aquí la primera colonia estable en 1559,



Pensacola, el asentamiento más antiguo de los EE UU, es una magnífica ciudad de aire europeo asomada a una gran bahía

pero uno de esos malditos huracanes caribeños se la llevó por delante. Y como España desprecia a los fracasados, pues el bueno de Tristán es un perfecto desconocido, salvo para algunos norteamericanos que parecen preocuparse por su historia más que nosotros por la nuestra.

Pensacola es un lugar relevante para la historia española en Norteamérica por otro motivo. Aquí se libró en 1783 una batalla decisiva para que España recuperase La Florida de manos inglesas, pero también para la independencia de Estados Unidos, ya que fortaleció a los rebeldes, quienes a través del río Misisipi y del puerto de Nueva Orleans pudieron abastecerse. El autor de esa victoria es Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana española, quien es el único español con estatua en la avenida de los Libertadores de Washington.

Rumbo Oeste y bordeando la costa del Golfo de México atravesamos rápidamente las estrechas franjas de Alabama y Misisipi, estados que tienen aquí su única salida al mar, antes que arribar a Luisiana, cuyo cartel nos recibe con la flor de lis, nítida herencia francesa. Este territorio fue francés hasta el Tratado de París

que puso término a la guerra de los Seis Años. En virtud de ese acuerdo, Francia cedió a España la Luisiana y España cedía a Inglaterra La Florida. Pero en 1883 se rompió la paz con Inglaterra y el entonces gobernador de Luisiana, Bernardo de Gálvez, se enteró antes que los ingleses para atacarlos en Mobile y Pensacola.

La capital de Luisiana era Nueva Orleans, que aparece como un horizonte erizado de rascacielos al final de un interminable puente autopista que cruza el lago Pontchartrain. A primera vista es como cualquier otra ciudad estadounidense presidida por el reluciente skyline de los negocios. Hasta que se abandona la interestatal y uno se pierde en el coqueto Barrio Francés.

Surge entonces una de las poblaciones con más encanto arquitectónico de un país caracterizado por un urbanismo anodino, desangelado e impersonal. Nueva Orleans tiene personalidad. Mucha personalidad. Casas con soportales, balconadas, rejas, faroles. Hay alma en estos edificios y en estas calles. La música que suena en cada rincón no es banda sonora de un decorado, es real lo que se vive aquí.

Tras el desastre del huracán "Katrina" se reconstruyó entera tal y como era antes. Pero no fue la primera reconstrucción. La ciudad sufrió un devastador incendio en el siglo XVIII y si hoy luce con todo su romanticismo francés fue porque un español ordenó su rehabilitación. Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana española.

El viajero quizá se sorprenda al pasear por la famosísima Bourbon Street y encontrar unas placas hechas con azulejos de Talavera de la Reina donde se informa de cómo se llamaba esa calle en tiempos de la presencia española del Borbón. Todo el centro histórico está surtido de estas placas que recuerdan los viejos nombres españoles.

No puedo irme de la ciudad sin asomarme al río que tanto glosara Mark Twain. El Misisipi, descubierto por Hernando de Soto. Creo que cuando lo vio debió ser un día triste. De Soto ya era un hombre inmensamente rico y afamado cuando organizó la expedición de Norteamérica. No le movía el ansia de oro como se ha dicho. Buscaba algo más elevado, pretendía descubrir el paso norte al Pacífico, la anhelada ruta a las Indias Orientales, a las especias. Quería un lugar en la época de los grandes descubrimientos como el de Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico. Por eso recorrió tantas millas en América, buscando el océano, pensando que Florida era una gran isla. Pero cuando vio tan inmenso caudal de agua se dio cuenta de que el Misisipi sólo podría nacer en una descomunal masa continental. No había isla, ni paso norte ni gloria de descubridor para él.

Aún en Luisiana encontraremos otros pueblos de herencia hispana, como New Iberia, fundado por el alicantino Boulogny, quien ignorado en su patria tiene en esta pequeña población un busto de bronce que recuerda su hecho fundacional. A pocos kilómetros se encuentra el Spanish Lake, un lago rico en fauna y flora salvaje y que se puede rodear por una pista de grava. Sin embargo, en cuanto empiezo a circunvalar la laguna, una gigantesca pick up se interpone en mi camino. "Están prohibidas las motocicletas", me informa el conductor de malos modos. Yo miro su inmenso vehículo, muy habitual en Estados Unidos, y luego mi BMW, diminuta en comparación. No puedo entender el razonamiento por el cual semejante tanque es bienvenido en el Lago Español y, sin embargo, no lo es un poco agresivo vehículo de dos ruedas, más ligero, menos contaminante y mucho más silencioso.

Meneo la cabeza y vuelvo grupas. Definitivamente, no me gusta la parte este del país. Estoy deseando entrar en el Oeste y disfrutar de los grandes espacios y la gente sencilla. Pero como en los cuentos, eso será otra historia que contaremos en el próximo reportaje de la Old Spanish Trail.

La Old Spanish Trail (2)



Un sitio de parada en Texas al borde de la ruta. | M. S.

Texas, al oeste del Pecos

El mayor Estado de la Unión, después de Alaska, tiene un aire de lugar irreal, en el que cualquier locura está permitida, las distancias son enormes, y las relaciones sociales, escasas

◆ Miquel Silvestre

Texas es el Estado más grande de la Unión detrás de Alaska, pero mientras Alaska es bastante parecido a sí mismo en su inmensidad de helada, Texas es diverso y variopinto; tan grande como Francia, ofrece un gran abanico de paisajes. Y para nosotros, una profunda vinculación histórica, pues Texas fue española hasta el siglo XIX. Este pasado hispánico se puede encontrar por ejemplo en Goliad, tercer pueblo más antiguo del Estado, fundado alrededor de la misión de Nuestra Señora del Espíritu Santo de Zúñiga y de un fuerte español llamado Presidio de la Bahía.

Más al Sur encuentro Laredo, población que formaba parte de la provincia de Nuevo Santander colonizada por el cántabro José de Escandón, primer conde de la Sierra Gorda. Tras la independencia de México, los estadounidenses tomaron la ciudad a comienzos del siglo XIX. Los habitantes votaron en referéndum que querían ser mexicanos. Los ocupantes los desplazaron al otro lado del río donde se fundó Nuevo Laredo. Hoy el tránsito de mercancías y personas es masivo entre las dos ciudades gemelas. En el lado mexicano hay maquiladoras, fábricas para empresas estadounidenses con mano de obra barata, y en el lado norteamericano hay tiendas libres de impuestos para que los mexicanos se gasten su dinero en el lado correcto del río.

Siguiendo la línea fronteriza con México cruzo el río Pecos y todo parece cambiar en el Oeste. Para mí, a mejor. Menos gente, pocos coches, espacios inmensos. Llego al parque nacional de Big Bend, que toma su nombre de la curva de 90 grados que hace el Río Grande dividiendo entre dos países muy distintos un mismo desierto donde no crece nada comestible y los espaldas mojadas mueren de sed e insolación. Este gran meandro mide casi cuatrocientos kilómetros. Hace mucho que las minas de cinabrio se abandonaron y en esta miserable esquina sólo un reducido turismo de aventura permite ingresar algunos pocos dólares con que comprar el agua que los habitantes locales necesitan para beber.

Las estribaciones de las Montañas Chisos se ven al fondo con su pico más alto, el Emory, de 3.200 metros. El horizonte nuboso tiene un tono azulado e irreal. Por fin encuentro la palabra que mejor define Texas. Irreal. Texas se me antoja un escenario de cuento donde la gente flota ingravida en una fantasía imposible. Muy cerca de aquí, en Marathon, se filmaron escenas de la singular película de Wim Wenders "París Texas" que parecía mostrar otro planeta. Las distancias son enormes, y las relaciones sociales, escasas. Cualquier locura está permitida, como ejemplificó perfectamente el Juez de la Horca Roy Bean, quien elegido autoridad judicial en 1882, suspendía juicios para vender licor en su comercio, multó a un hombre muerto o celebró un combate de boxeo en mitad del Río Grande.

Los senderos de tierra amarillenta se pierden en la árida lejanía y llevan hasta la linde con México. El parque se expande en más de tres mil kilómetros cuadrados de resaca nada donde los cactus y los reptiles encuentran su mejor ecosistema. Conejos, pecarías y coyotes son los principales mamíferos que pueden encontrarse por la noche, que es cuando el parque cobra vida animal. Pero quizá lo más interesante del Big Bend no esté dentro de los límites protegidos, sino en el área colindante, en la región del mismo nombre, que es donde vive la fauna más curiosa: la de los escasos seres humanos que habitan este desierto.

Aquí tuvieron su primitivo solar los apaches mescaleros, los comanches y luego llegaron los franciscanos españoles, los colonos americanos, los cuatrerros, los mineros y ahora los neohippies y los que huyen de la sociedad de consumo.

Una vez fuera del parque nacional, encontramos el distrito minero de Terlingua, allí se ubica la ciudad del mismo nombre que fue célebre por ser la población en USA más distante de una Comisaría. Nació a finales del siglo XIX gracias a la pequeña fiebre del cinabrio, mineral del que se extrae el mercurio. Llegó a tener dos mil habitantes. Hoy está abandonada y se la conoce como Ghost



Ante la estatua de Juan de Oñate.



El primer europeo que recorrió estas tierras fue Álvar Núñez Cabeza de Vaca, que sobrevivió ejerciendo de médico

Town, ciudad fantasma, y es una atracción turística con sus viejas casas de piedra vacías de vida.

Y es que no hay apenas vida urbana en Big Bend. La gente vive alejada entre sí. De Lajitas a Presidio, únicas poblaciones dignas de ese nombre, la carretera corre paralela al río. Es un recorrido sublime de curvas, secarriles, montañas y cañones. Es un escenario digno de western. La imaginación del cinéfilo europeo se dispara en este territorio fronterizo.

Al ver esta desolación recuerdo al primer

europeo que recorrió estas tierras. Fue un español llamado Álvar Núñez Cabeza de Vaca. Formaba parte de la desgraciada expedición de Pánfilo de Narváez a Florida. Naufragaron en 1527 y junto a tres supervivientes caminó 5.000 kilómetros durante ocho años, desnudo y sin armas, hasta regresar a México. Sobrevivió ejerciendo de médico y comerciante entre los indios. El relato de su aventura es el más asombroso libro de viajes por Norteamérica que imaginarse pueda. Era gente de otro temple la de aquellos tiempos.

Con el ocaso declinante, las rocas se tornan del color del fuego y el cielo se tiñe de rosas y naranjas. Se produce un curioso efecto óptico. Cuando el sol se pone y el horizonte a mi izquierda se enciende de un vibrante color anaranjado, el otro horizonte a mi derecha responde como un reflejo y se vuelve del mismo tono aunque un poco más pálido.

Días después de haber entrado en el Estado de Texas, lo abandono por la ciudad de El Paso; frente a ella la mexicana urbe de Ciudad Juárez. Antes de abandonar definitivamente Texas visito la imponente estatua dedicada al Último Conquistador, don Juan de Oñate, quien fuera gobernador de Nuevo México y realizara en el siglo XVI grandes exploraciones por el actual estado de Colorado. Lo que tengo ante mí es la más grande estatua ecuestre del mundo con sus 11 metros y sus 16 toneladas de peso. Sorprendente reconocimiento a un hombre al que sus compatriotas tienen completamente olvidado.

Prosigo la marcha y me dirijo a Nuevo México por una escondida comarcal paralela a la frontera. Los conductores escrutan con suspicacia al desconocido jinete. Entre los matorrales resacos cimbreaba una serpiente de cascabel y una vieja furgoneta arroja toneladas de humo negro al pasar a toda velocidad. Los uniformados de la Border Patrol, la temida "Migra", detienen enormes camiones buscando inmigrantes ilegales. El desierto se tumba infinito en un horizonte rojizo. Tipos de sombrero Stetson nos miran con curiosa indiferencia desde el local de la American Legion. Esta región del Oeste no es que sea la América profunda. Está mucho más allá. En realidad, es otro planeta.

La Old Spanish Trail (y 3)



El autor del reportaje, ante el Golden Gate, en San Francisco, al final de su viaje. | M. S.

Del paisaje desolado a las autopistas atestadas

Nuevo México, Arizona y California son las últimas etapas de un viaje de costa a costa de los Estados Unidos, atravesando una tierra que conquistaron, a partes iguales, frailes y soldados españoles

◆ Miquel Silvestre

Después de abandonar el mágico desierto del Big Bend, dejo atrás las pequeñas localidades texanas de Alpine, Fort Davies y Pecos. Cordilleras abruptas y peladas se elevan al Sur. Es México. El territorio es desolado, amarillo, reseco. En verano debe hacer un calor espantoso, pero en este mes de enero la temperatura fresca resulta agradable. Circulando entre pozos petrolíferos que parecen martillar el suelo entro en el Estado de Nuevo México, árido territorio que una vez fue la provincia española de Sonora.

Aquí no hay nadie. Es un paisaje desolado de pueblos fantasmas. Sólo hay vacas y los coches verdes de la Policía de frontera. Me cruzo una cuadrilla de vaqueros recogiendo ganado; llevan con ellos un perro de tres patas. Casi en la linde con México, aparece Columbus, un poblado diminuto que vivió su momento de fama cuando Pancho Villa realizó en 1916 una de sus correrías. La incurción le traería la muerte. Los estadounidenses organizaron una partida de caza que se pasó por el forro la soberanía mexicana. Las fotos de su cadáver, tendido semidesnudo en una camilla, recuerdan a las del Che Guevara muerto en Bolivia.

Entro en Arizona a través del Chiricahua National Monument y del Bosque de Coronado, llamado así en honor a Francisco Vázquez de Coronado, un salmantino que con apenas 30 años comandó entre 1540 y 1542 una expedición de 300 castellanos por

Norteamérica. No encontró las siete ciudades de oro que buscaban, pero sí halló un auténtico tesoro: el Gran Cañón del Colorado. La carretera se convierte en una maravillosa pista sin asfaltar que sube por la falda de unas montañas empinadas. Asciendo hasta los 7.500 pies por una senda pedregosa y escarpada que a veces se transforma en espeso barrizal. Hay nieve en las zonas umbrías. Después de dos horas de conducción enduro desembocamos en una senda amarilla que al poco nos llevó hasta el asfalto. Desde la planicie de Nuevo México y tras esta última cumbre, el descenso ha sido continuo.

En el sur del estado está la ciudad de Tombstone y luego Tucson. Son nombres que recuerdan las películas sobre la conquista del Oeste. Pero para cuando John Wayne se fijó en esa epopeya, el Oeste ya lo habían conquistado los españoles con menos colts y más agallas. Tucson la fundó un irlandés al servicio de España, Hugo O'Connor, el Capitán Rojo, llamado así por los indios debido al color de su pelo.

Sin embargo, el verdadero conquistador de estas salvajes tierras fue Juan Bautista de Anza. Anza fue el primer blanco que consiguiera penetrar por vía terrestre desde el sur de Arizona hasta el océano Pacífico, en la Alta California, en una odisea de 1.200 kilómetros que rieta tú de la Anábasis de Jenofonte y sus 10.000 griegos por Persia. Por lo menos los yanquis le han reconocido la gesta a través del Anza Trail y el Anza Borrego De-



Miquel Silvestre.

serte State Park, el mayor parque estatal de California.

La conquista de las Californias (alta, media y baja) para la corona española se debe por igual a frailes y soldados. La costa oeste del nuevo continente ya se había recorrido hasta Alaska por los barcos españoles que zarpaban desde los puertos mexicanos de Nueva España, pero el agreste territorio del interior estuvo prácticamente sin hollar

hasta la expedición de Gaspar de Portolá en 1768, quien al año siguiente divisaría una gran bahía natural que hasta entonces los navíos habían pasado de largo. Ninguno descubrió la estrecha entrada que hoy cruza el Golden Gate hasta que el "San Carlos" de Juan de Ayala penetró en su interior en 1775. La bahía por fin recibiría su nombre el día 28 de marzo de 1776, cuando arribó por tierra el legendario explorador Juan Bautista de Anza.

Juan Bautista de Anza nació en 1763 en el actual México, cerca de Arizpe. Hijo de un militar español asesinado por los apaches, se alistó joven en el Ejército. Con 24 años ya era capitán. Destacado en lo que hoy es Arizona, solicitó permiso al virrey de Nueva España para intentar una vía terrestre hasta California. En 1774 marchó con veinte soldados, tres curas y 140 caballos a través de un pelado e ignoto desierto, territorio de los indios yuma y de las serpientes de cascabel. Este arenoso páramo se llama hoy de Anza-Borrego y es un parque estatal. Tras grandes penalidades y trabajos, llegaría con todos sus hombres hasta las costas de Monterrey. España pretendía entonces reforzar su presencia en Alta California para frenar el avance ruso desde Alaska y le concedió permiso para una segunda expedición que esta vez llegaría hasta el corazón de esa gran la bahía que él llamó de San Francisco.

Desde Borrego Springs viajó hasta San Diego. La emoción al divisar el Pacífico es intensa. He cruzado USA de costa a costa. Un viaje muy atractivo e interesante que recomiendo vivamente. En la ciudad visito la primera misión franciscana, fundada en 1769 por el mallorquín fray Junípero Serra, único español con estatua en el Capitolio. En total hay veintiuna misiones, repartidas a lo largo de 996 kilómetros de lo que se conoce todavía como el Camino Real. Una de otra dista unas treinta millas, o lo que es lo mismo, un día de caballo. Visitarlas supone una fenomenal experiencia pues la senda discurre por grandiosos paisajes que van desde los más áridos desiertos, los bosques más frondosos, las playas más blancas y los valles más fértiles.

De San Diego viajó a Los Ángeles por una red asfáltica de autopistas atestadas de

Un conflicto que cambió el mundo

El expansionismo japonés comienza con la Gran Guerra

La derrota de Tsing Tao fue decisiva para que los alemanes perdieran toda su influencia en el Pacífico y sus colonias en la zona

◆ Luis Aurelio González Prieto

En 1897, los alemanes como consecuencia del asesinato de dos sus misioneros en China obligan a cederles por 99 años la ciudad de Kiaochow, en la provincia de Shandong. Se trata de una concesión similar a las que los británicos y los portugueses habían conseguido de Hong Kong y Macao, respectivamente. Desde Kiaochow los alemanes extendieron rápidamente su influencia por la zona y construyeron la base naval de Tsing Tao.

Ése sería el escenario de una derrota que no se puede calificar de una gran batalla en el contexto de la Gran Guerra, pero que resultó decisiva para que los alemanes perdieran toda su influencia en el Pacífico y sus colonias —islas Salomón, Marianas, Carolinas, Palao y Marshall— fueran fácilmente

fue enviada para bloquear Tsing Tao, en el que destacaban los acorazados “Kawachi” y “Settsu”, así como el crucero “Kongo”. En plena batalla de Tsing Tao la escuadra japonesa se verá reforzada por el acorazado “Triumph” y el destructor “Usk” de la Royal Navy.

El 2 de septiembre, los japoneses desembarca en la península de Sahngdong, cerca de Tsing Tao, la 18.ª División de Infantería. Pese a la protesta diplomática de China por el uso de su territorio por potencias extranjeras. En total los japoneses desplegaron unos 23.000 hombres de infantería y unas 142 piezas de artillería frente a la guarnición alemana, al mando del gobernador Alfred Meyer-Waldeck, que contaba con 3.000 alemanes y unos 1.000 chinos y austro-húngaros, provenientes estos últimos de la tripulación del crucero “Kaiserin Elizabeth”. Los británicos, ante la posibili-

metro defensivo germano. Poco a poco los puestos avanzados alemanes se ven obligados a replegarse a la tercera y última línea de defensa. Cuando los japoneses se encuentran muy cerca de la base naval, los barcos allí anclados utilizarán su artillería para bombardear a las tropas de infantería japonesa cortando su avance. La flota japonesa responde cañoneando a los barcos enemigos.

Pese a que el tiempo empeoró de forma significativa, los británico-japoneses, en la noche del 27 al 28 de septiembre atacaron el fuerte “Príncipe Heinrich”, situado en una colina muy estratégica. La guarnición alemana consiguió detener la primera embestida, pero en la madrugada la guarnición alemana se tuvo que rendir. El día 2 de octubre, los alemanes con tres compañías inician una contraofensiva contra las líneas japonesas que fue rápidamente frenada. Por esos días, el acorazado británico “Triumph” resultó averiado, por lo que se vio obligado a abandonar los combates navales en la rada del puerto, lo que dio una esperanza a los defensores germanos. El 15 de octubre, un viejo destructor alemán logra burlar el bloqueo británico-japonés y torpedea al crucero ligero “Takachiho” hundiéndolo y consiguiendo huir. En la rada del puerto de Tsing Tao solamente quedan para defenderlo el “Jaguar” y el “Kaiserin Elizabeth”. Todavía el 22 de octubre un pequeño destacamento alemán realiza una nueva incursión en las líneas japonesas sin consecuencias.

Entre el 29 y el 31 de octubre, los navíos británicos y japoneses llevaron a cabo un bombardeo masivo sobre las defensas alemanas de la plaza fuerte, al igual que su artillería de campaña. Poco a poco la infantería japonesa va estrechando el cerco sobre Tsing Tao. Pese a que el gobernador alemán ordenó a la tripulación de sus navíos de guerra que se sumara a las tropas de tierra, los japoneses consiguen ocupar la estación de bombeo que surte de agua la base, obligando a los alemanes a tener que surtirse de agua en sus pozos auxiliares.

El día 5 de noviembre, los japoneses consiguen destruir la última batería alemana operativa, con lo que la suerte de la guarnición alemana está completamente echada. El 6 de noviembre, los japoneses asaltan la plaza consiguiendo romper su última línea de defensa, pero los alemanes siguen obstinadamente luchando en sus búnkeres, obligando a las tropas niponas a tener que emplearse a fondo en ataques a la bayoneta y lucha cuerpo a cuerpo. Ese día, el gobernador Meyer-Waldeck envía su último informe a Alemania a través de China. Pese a todo, en la mañana del 7, las tropas británico-japonesas ya combaten en gran parte de la ciudad, por lo que el gobernador alemán, ante la imposibilidad de seguir resistiendo, decide rendir la plaza.

Con esta entrega concluye la serie dedicada al centenario de la I Guerra Mundial, que se completará con otras aportaciones en el aniversario de fechas señaladas del conflicto.

vehículos. La única ventaja es que en California está permitido, o al menos no está prohibido, el “splitting the lane”. O dicho en cristiano: circular entre coches, algo totalmente prohibido en el resto del país. Allí visito la Biblioteca Huntington, donde se guarda la única copia original del manuscrito de Pedro Pizarro sobre la Conquista del Perú escrito en 1571, que desapareció de la Biblioteca Nacional en los años veinte del siglo pasado.

El libro del primo del conquistador Francisco Pizarro, a quien acompañó en la Conquista del Perú, se adquirió en 1925 por la Biblioteca Huntington de San Marino, un próspero barrio de Los Ángeles, después de que un marchante lo comprara en una subasta celebrada en Londres. El origen del expolio se desconoce, aunque fuentes de la propia biblioteca apuntan a que pudo ser el propio Gobierno de Primo de Rivera el que lo vendiera clandestinamente para obtener fondos.

Abandono Los Ángeles y me dirijo hacia el norte por la asombrosa Carissa Highway, que circula entre redondeadas colinas de pasto seco debido a la sequía. Es como hacer surf por un océano de dunas amarillas. En pleno éxtasis motociclista llego a la Misión de San Antonio de Padua. Es un lugar maravilloso y tranquilo.

Construida con adobe encalado, el edificio principal es una iglesia de tejado a dos aguas y alta fachada de la cual salen unos pabellones anejos de una sola planta que forman un claustro con jardín en cuyo centro borbotea una fuente. Frescas y silenciosas, ofrecían reposo para la educación y cuidado de los nativos, refugio para la oración y sede para la gestión administrativa de la agricultura y la ganadería. Secularizadas en 1834 por el Gobierno mexicano, las misiones españolas se convirtieron en propiedad estatal y entraron en una imparable decadencia.

Por desidia, saqueos o por la inestabilidad sísmica, quedaron totalmente arruinadas a principios del siglo XX sin que a nadie pareciera importarles. Salvo a una persona. William Randolph Hearst, “Ciudadano Kane”, quien se construyó un delirante castillo en las inmediaciones de la misión de San Antonio de Padua. El mismo tipo arrogante que alentaba la Guerra de Cuba contra España desde sus periódicos restauró de su bolsillo el viejo edificio eclesial después de que un terremoto lo arrasara por completo. La intervención del magnate tendría otro efecto curioso. Hearst saldó a finales de la década de los treinta las cuantiosas deudas con el fisco cediendo al Gobierno sus tierras con rancho y misión incluidos. El terreno se destinó a campo de entrenamiento militar. San Antonio de Padua es así la única misión que aún permanece en despoblado.

Tomo la Nascimento Road, una estrecha vereda que recorre las faldas de una montaña y desemboca en el Pacífico justo a la caída del sol. Es la Highway I. Ante mí se despliega la carretera más bella que nunca haya visto. Pegada al océano, se suceden las millas y millas de curvas, subidas y bajadas. Es un paisaje similar al Mediterráneo de la Costa Azul, la Costa Brava o la Costa Blanca. Pero sin casas ni urbanizaciones. Es sólo naturaleza pura y salvaje.

Al final de este maravilloso recorrido está la meta ejemplificada en el altivo Golden Gate que cruza la Bahía de San Francisco. Es momento de guardar esta moto en casa de mi amigo Stephen Burns hasta septiembre y regresar a Madrid. Los responsables de marketing de BMW Motorrad España tienen un nuevo encargo para mí. Recorrer Sudamérica en una 1200 GS de refrigeración líquida para seguir la huella de nuestros exploradores allí. Pero, como dicen en los cuentos, eso ya es otra historia.



Soldados japoneses esperan órdenes para bombardear el puerto alemán de Tsing Tao (China) en 1914. | NOTICIAS DE LA GUERRA ILUSTRADAS

ocupadas por el Ejército japonés. Dando comienzo el expansionismo japonés en Asia y en las islas del Pacífico.

A principios del mes de agosto de 1914, como ya hemos comentado, la Marina de guerra alemana tenía destacada en Tsing Tao una importante flota, al mando del almirante Von Spee. La flota alemana nada más tener constancia de que la guerra había estallado en el continente europeo había partido a toda prisa hacia las islas Marianas, con la intención de protegerlas de una posible invasión británica.

Japón había firmado el 30 de enero de 1902 una alianza militar con Gran Bretaña que establecía una cooperación militar entre ambas potencias en caso de entrar en guerra. Así, el Gobierno japonés del primer ministro Okuma Shigenobu, el 15 de agosto, lanzó un ultimátum al Gobierno alemán exigiéndole la inmediata evacuación por parte de su Marina de las aguas chino-japonesas y la entrega de la base de Tsing Tao en el plazo de ocho días.

El 23 de agosto, cuando expiraba el plazo, Japón declaraba la guerra a Alemania. Sabiendo los japoneses que el grueso de la flota alemana no se encontraba en Tsing Tao, el 27 de agosto una flota japonesa, al mando del vicealmirante Sadakichi Kato,

dad de que la victoria de Tsing Tao no fuese de los japoneses en solitario, enviaron un pequeño contingente de tropas de infantería de 1.500 hombres desde Tianjin, donde se encontraban estacionados desde el final de la guerra de los Bóxers, al mando del general de brigada Walter Barnardiston.

El mal tiempo provocado por un tifón impidió a los japoneses avanzar sobre la base alemana. El primer enfrentamiento fue el 13 de septiembre, cuando un destacamento de caballería japonés ocupó el puesto fronterizo en Tsimo. Seguidamente los japoneses cortaron la línea del ferrocarril de Shangtung y las carreteras que daban acceso desde China a Tsing Tao. El 18 de septiembre, las tropas japonesas comienzan a penetrar en el territorio controlado por Alemania. Los alemanes, ante el empuje japonés, deciden abandonar la primera línea de defensa y concentrar sus escasas fuerzas en la segunda y tercera líneas, pero, a su vez, el gobernador Meyer-Waldeck realiza un golpe de mano atacando el puesto japonés de Lao Shan. Los japoneses consiguieron mantener la posición con el apoyo de refuerzos británicos.

El 26 de septiembre, el general japonés Kamio inicia la ofensiva a lo largo de todo el pe-