

VIAJES

Un motorista en plena ruta.
 (●) LA PROVINCIA/DLP



Old Spanish Trail, la otra Ruta 66

La carretera conecta las dos costas de Estados Unidos, un recorrido de 4.000 kilómetros que atraviesa algunos de los escenarios históricos, testimonios de la presencia española en tierras americanas

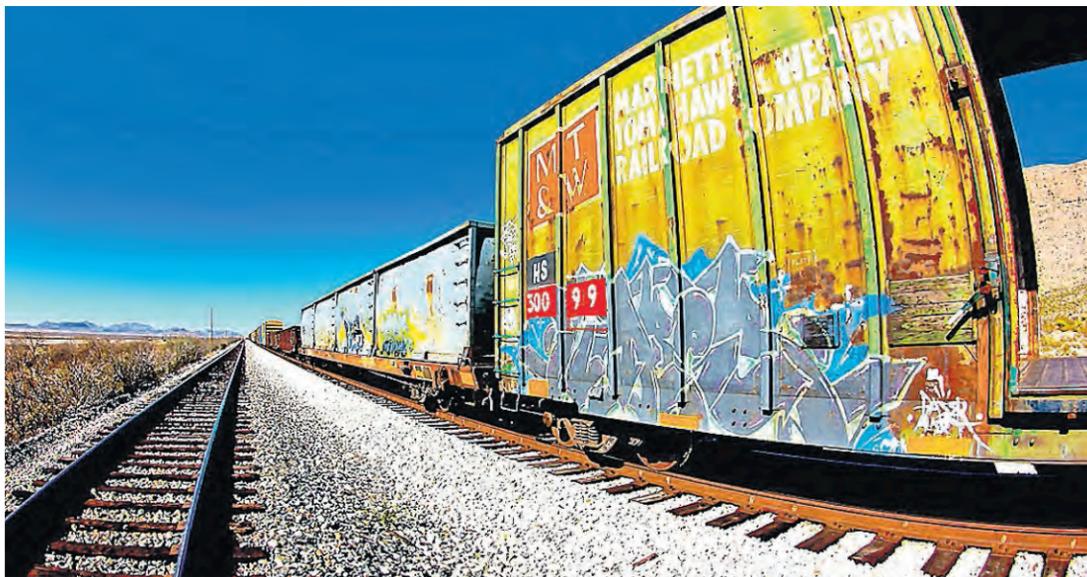
MIQUEL SILVESTRE

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. La Old Spanish Trail, que atraviesa ocho estados y recorre 4.000 kilómetros de un océano a otro, del Atlántico al Pacífico.

La Florida dejó de ser española en 1821. Empiezo en St. Agustín, una ciudad pequeña que lleva con orgullo ser la primera población en Estados Unidos, fundada en 1565 por el asturiano Pedro Menéndez de Avilés.

En Tallahassee visito el Hernando de Soto Winter Encampment Historic State Park, llamado así porque se supone que aquí pasó el invierno de 1539 el explorador extremeño Hernando de Soto y celebró la primera Navidad en lo que hoy son los Estados Unidos. Desembarcó con 700 hombres en 1539 cerca de Tampa y recorrió 5.000 kilómetros a lo largo de dos años. Descubrió el río Misisipí, y allí lo enterraron sus oficiales tras morir de unas fiebres.

En Pensacola, a la entrada del *downtown*, un cartel informa de que estamos en el asentamiento más antiguo de los Estados Unidos, fundado en 1559 por Tristán de Luna y Arellano, quien intentó establecer aquí la primera colonia estable, pero un huracán se la llevó por delante.

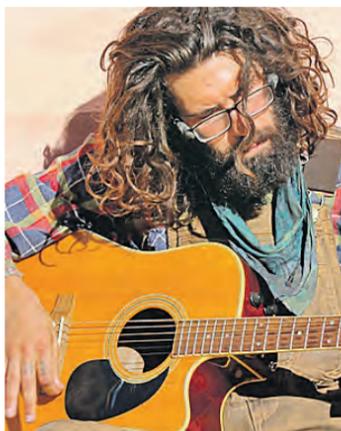


El tren que en algunos tramos discurre paralelo a la ruta. (●) MIQUEL SILVESTRE



Personaje de la América profunda.
 (●) MIQUEL SILVESTRE

En Pensacola 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 Misisipí y del puerto de Nueva Orleans pudieron abastecerse. El héroe de la victoria fue Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana española, y único español



Vivir al sol, privilegio de California.
 (●) MIQUEL SILVESTRE

con estatua en la avenida de los Libertadores de Washington.

Nueva Orleans 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. Nueva Orleans tiene personalidad. Mucha personalidad. Casas con soportales, balconadas, rejas, faroles. Hay alma en estos edificios y en estas calles.

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 que esa calle se llamaba en tiempos de la presencia española del Borbón. Todo el centro histórico está surtido de estas placas que recuerdan los viejos nombres españoles.

Texas es el Estado más grande de la Unión detrás de Alaska. Texas fue española hasta el siglo XIX. Este pasado hispánico se puede encontrar 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, Laredo, población que formaba parte de la provincia de Nuevo Santander, colonizada por el cántabro José de Escandón, primer conde de la Sierra Gorda.

Siguiendo la línea fronteriza con México, cruzo el río Pecos, y todo parece cambiar en el oeste. 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. Este gran meandro mide casi 400 kilómetros.

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. Las distancias son enormes, y las relaciones sociales, escasas. Cualquier locura está permitida, como ejemplificó el *Juez de la Horca*, Roy Bean, quien elegido juez de paz en 1882 suspendió juicios para vender licor en su comercio, multó a un hombre muerto y 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 3.000 kilómetros cuadrados de resaca donde los cactus y los reptiles encuentran su mejor ecosistema. Conejos, pecaríes y coyotes son los principales mamíferos que pueden encontrarse por la noche, que es cuando el parque cobra vida animal.

El primer europeo que recorrió estas tierras fue el español Alvar 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.

Abandono Texas por la ciudad de El Paso, visito la imponente estatua dedicada al Último Conquistador, don Juan de Oñate, gobernador de Nuevo México, que realizara en el siglo XVI grandes exploraciones por el actual estado de Colorado. Es la más grande estatua ecuestre del mundo, con 11 metros y 16 toneladas de peso.

Prosigo la marcha y me dirijo a Nuevo México por una escondida comarca paralela a la frontera. Los conductores escrutan con suspicacia al desconocido jinete. Entre los matorrales secos cimbraba 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.

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. Es un paisaje desolado de

Abajo, el tren Al Ándalus, con viajes semanales hasta octubre.
(●) LA PROVINCIA/DLP

Pasajeros en uno de los salones del tren de lujo.
(●) LA PROVINCIA/DLP



Viaje de placer al pasado

El Al Ándalus es un tren histórico que surca Andalucía y visita desde la Alhambra a la Giralda, en un recorrido a todo lujo y que cuesta 3.000 euros

PACO CERDÁ

El tren se llama Al Ándalus y su nombre histórico -en memoria de aquella España musulmana tan olvidada- bien indica que éste es un viaje de otra época punteado de contrastes. No sólo es que el espíritu *belle époque* decore sus vagones restaurados de los felices años veinte en un ambiente de lujo y confort que choca con el empobrecimiento material y el espíritu alicaído de la crisis que asoma tras las ventanillas del convoy en estos tristes años diez. El aroma de contracorriente que impregna este viaje del Al Ándalus por tierras andaluzas alcanza muchas otras dimensiones hasta convertir en divertidamente anacrónica esta aventura ferroviaria de otra época.

Porque la cultura del *low cost* se somete aquí al precio de lujo: 600 euros por noche y persona de precio medio; unos 3.000 euros por el viaje completo de seis días y cinco noches que transita por Sevilla, Cádiz, Jerez, Ronda, Granada, Linares, Baeza, Úbeda y Córdoba. Más contrastes: la ansiada alta velocidad ferroviaria obsesionada por la puntualidad en este mundo apresurado se rinde en el Al Ándalus ante el gusto por la demora y el sosiego.

La estética moderna y tecnófila de pantallas y artilugios táctiles del siglo XXI cede su cetro al gusto por lo *vintage* y el regocijo en la decoración del siglo XX más artesanal y coqueto: nobles maderas



rojizas, moqueta color beige, cortinas rayadas, remates dorados en patas, puertas, mesas y rieles, o estampados florales en sofás y sillones. La música enlatada en formato mp3 se sustituye en el coche-piano del tren por la música en directo de la joven Raquel Pelayo, que toca un teclado gris marca Kentro y canta jazz de los años veinte a cuarenta, *bossa nova* relajante o entona los compases de la popular *Bésame mucho*.

Pero hay todavía más contrastes, tan extemporáneos como los viejos y herrumbrosos railes ferroviarios en la era del avión. Por ejemplo, la contraposición entre el deseo de amplias habitaciones de hotel suplidas aquí por las evocadoras -y a veces ciertamente incómodas- estrecheces de los compartimentos privados en los coches-cama. O como el choque que entierra la moda por visitar

países lejanos y lugares exóticos -cuanto más lejos habita el santo mayor parece el milagro- y entroniza a bordo de un tren la añeja pulsión de descubrir el paisaje más próximo y los placeres más sencillos: un aceite y un vino del terreno, una línea de horizonte que fluctúa delicadamente como el gráfico de un sólido valor bursátil, una espartana puesta de sol paladeada desde la cama.

Estas oposiciones anacrónicas hacen del Al Ándalus -y sus hermanos el Transcantábrico y el Expreso de la Robla que recorren el norte de España- un viaje diferente. Repiten sus voceros datos asombrosos: que cinco de sus quince vagones fueron construidos entre 1926 y 1929 en Francia y transportaron a la realeza británica en sus desplazamientos vacacionales entre Calais y la Costa Azul; que es el tren en funciona-

miento más largo de España con sus 406 metros; que hace un par de años fue declarado el tren más lujoso del mundo; que tiene capacidad para 64 pasajeros.

La frialdad de los datos va acompañada de la calidez que reina a bordo. Dicen que es tal la sintonía entre el pasaje y la tripulación en estos viajes de convivencia intensa a lo *Gran Hermano* que la mayoría de las despedidas acaban bañadas de lágrimas. Otras veces, tanta proximidad acaba en amor. Le ocurrió a Mercedes Alende, jefa de camareros del Al Ándalus. Hace nueve años montó al tren un camarero-literista. Se llamaba Melquiades y la historia fue precisamente de novela aunque sin tantos años soledad. Mercedes era la jefa, Melquiades el trabajador. Se enamoraron, empezaron una relación a bordo y ahora están casados. "Soy la jefa en el tren y en casa", bromea esta ovetense de 47 años.

El truco para no caerse

Mientras el camarero Jesús Martín desfila por el tren en marcha sirviendo champán Veuve Pelletier & Fils en las copas de los pasajeros -"el secreto para no caerse por el traqueteo está en abrir las piernas y colocarlas en 'V'", aconseja- el paisaje andaluz va desfilando por la ventanilla. Después de la periferia feúcha y cementosa que rodea a la estación de Sevilla-Santa Justa, empiezan a asomar olivos, naranjos, palmeras, higos chumbos, campos de hierba para pasto -con vacas y caballos alrededor- o los cipreses del cementerio de Utrera.

Al tiempo que algún viajero cae en el tópico inevitable de mentar el *Asesinato en el Orient Express* de Agatha Christie -pensándolo bien, tanto lujo debería castigarse de un modo similar- una visita furtiva a las habitaciones permite ver las camas, que de día se transforman en sofá, y los baños particulares de cada compartimento. Sobre la cama de cuerpo y medio de una suite superior, un vistazo a la carta del minibar echa para atrás a cualquier mentalidad de pobre: un sándwich vegetal, 10 euros; un café, 2,50; un vaso de whisky Cardhu, 12 euros.

Aparte de las visitas a los monumentos y las ciudades que se realizan cada día y los ágapes opi-paros que se degustan a bordo y en restaurantes exquisitos -incluidos en el precio- la auténtica experiencia es vivir seis días en un tren, despertarse en un camarote de tren con la campanilla matutina y los primeros rayos del sol y sentirse en otro mundo.

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. 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, nacido en 1763. 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. Los norteamericanos le han reconocido la gesta a través del Anza Trail y el Anza-Borrego Desert State Park, el mayor parque estatal de California.

Desde Borrego Springs viaje hasta San Diego. 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. Visitarlas supone una fenomenal experiencia, pues la senda discurre por grandiosos paisajes que van desde los más áridos desiertos a los bosques más frondosos, las playas más blancas y los valles más fértiles.

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 enlucado, 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.

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. Al final de este maravilloso recorrido está la meta ejemplificada en el altivo Golden Gate, que cruza la bahía de San Francisco, bautizada así el día 28 de marzo de 1776 cuando arribó por tierra el legendario explorador Juan Bautista de Anza, como yo acabo de hacerlo a lomos de una motocicleta, el modo de viajar más parecido al de los antiguos exploradores, por eso yo también me siento un poco descubridor.

<<

pueblos fantasma. 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 en él.

Entro en Arizona a través del

Chiricahua National Monument y del Bosque de Coronado, llamado así en honor a Francisco Vázquez de Coronado, un español de Salamanca que con 30 años comandó entre 1540 y 1542 un 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 pista sin asfaltar que sube por la falda de unas montañas. Ascendo hasta los 7.500 pies por una senda pedregosa y escarpada que a veces se transforma en espeso barrizal. Hay nieve en las zonas um-

brías. Después de dos horas de conducción 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 Tuc-