

Jaume Terés Mayoral

RODANDO POR LA ROUTE 66

Un viaje al pasado de la América profunda,
rememorando lugares históricos por los que
transcurrió la Route 66 y les dio vida, y esta vida fue
tan intensa que la carretera murió de éxito.



LETRAS DE AUTOR

© Jaume Terés Mayoral

© Letras de Autor

Teléfono: 91 151 16 14
info@letrasdeautor.com
www.letrasdeautor.com

Maquetación editorial:JD-M

Cubiertas: Sara García

Primera edición: junio 2016

ISBN: 978-84-16760-42-8

Depósito Legal:

P.V.P.: 18 € (con IVA)

La reproducción total o parcial de este libro no autorizada vulnera derechos reservados. Cualquier utilización debe ser preferentemente concertada.

Impreso en España - UNIÓN EUROPEA

*Dedicado a todos los amantes de las motos
y en especial a las personas que me acompañaron
en la realización de este viaje, que significa el
sueño de todo motero y de todo aquel que comprenda
la importancia que tuvo la Route 66 en su momento*

Indice

CAPÍTULO I	El Remojón	9
CAPÍTULO II	La Route 66.....	33
CAPÍTULO III	Chicago	49
CAPÍTULO IV	La puerta del Oeste.....	59
CAPÍTULO V	¿Por qué?	87
CAPÍTULO VI	El sendero de las lágrimas.....	99
CAPÍTULO VII	Las grandes llanuras.....	129
CAPÍTULO VIII	Six Flags.....	149
CAPÍTULO IX	Es pos de las raíces españolas	171
CAPÍTULO X	El desierto pintado	193
CAPÍTULO XI	Tierra de Navajos.....	219
CAPÍTULO XII	La puerta del Grand Canyon	237
CAPÍTULO XIII	Tramo nostálgico de la 66	251
CAPÍTULO XIV	Lo que pasa en Las Vegas... ..	265
CAPÍTULO XV	El Valle de la Muerte	271
CAPÍTULO XVI	El desierto de Mojave	283
CAPÍTULO XVII	Llegando a Santa Mónica	291

CAPÍTULO I

El Remojón

Hacia un par de horas que habíamos almorzado una hamburguesa en *The Polk a Dot Drive In*, un restaurante situado en Braidwood (Illinois), fundado en 1956. Destaca a primera vista en este restaurante, que tiene a su alrededor una serie de figuras a tamaño natural de personajes muy conocidos, como son: Marilyn Monroe, Elvis Presley, James Dean, The Blue Brothers, Betty Boop y otros quizá no tan conocidos por nosotros pero representativos para los americanos, con los que nos hicimos unas fotos recreando escenas de los años 50 del pasado siglo.

Para los que pasamos de los sesenta años es como volver a un pasado que conocimos de niños. Su ornamentación interior también estaba ambientada en los años 50 y 60: Está decorado con las típicas mesas y butacas de aquella época, forradas de escay rojo, las baldosas del suelo a cuadros blancos y negros, un surtidor de gasolina en mitad del restaurante a juego con el tiempo referenciado, el atuendo de los camareros típico del siglo pasado, una antigua máquina tocadiscos *Jukebox*, en perfecto estado de funcionamiento, diversos rótulos de la ruta 66, y unos lavabos con una decoración original. Podías estar sentado en la taza del inodoro junto a una foto a tamaño natural de Marilyn Monroe y el lavabo archidecorado con todo lo que nos podamos imaginar, además de varios objetos que nos recuerdan y nos trasladan a los tiempos de esplendor de la Route 66.

Después de habernos deleitado con una sabrosa y americana hamburguesa y hacernos unas fotos para recordar el lugar, habíamos salido del restaurante montados en nuestras motos, con un sol más que radiante y un calor agobiante, estábamos recorriendo la mítica Route 66 con la que habíamos soñado realizar hacía muchos años atrás y que habíamos preparado con todo detalle durante el año y medio anterior a la partida.

Durante el trayecto, realizamos varias paradas para contemplar los recuerdos históricos que todavía quedaban en pie en el recorrido de esta carretera; en definitiva este era nuestro objetivo. En Gardner, pudimos ver los restos de un restaurante que fue muy típico de la Route 66, el *Riviera*, que en el año 2010 quedó totalmente calcinado por un incendio, dos años después que sus propietarios Bob y Peggi, se jubilasen. Así como el *Street Car*, un antiguo tranvía de caballos, reconvertido en restaurante que fue un punto de referencia en la ruta y aunque actualmente está cerrado al público, el municipio lo tiene bien pintado y conservado como atracción turística para los múltiples viajeros que transitan por estas vías.

Asimismo, nos llamó la atención en esta localidad una pequeñísima cárcel que estuvo en servicio desde 1854 hasta 2004, como quien dice hasta anteayer. Se llama *Two celled hail* (cárcel de dos celdas), porque este es el número de calabozos de que dispone, solamente dos celdas con un pequeño espacio para el guardián. Desde que se cerró como presidio, está abierta al público para poder entrar en el interior de las celdas y cerrar la puerta como si estuvieses encarcelado y recrearte en el ambiente carcelario y hacerte la foto de rigor, como si un delincuente se tratase.

Llegamos posteriormente a Dwight, donde hicimos una parada en una antigua gasolinera, la *Ambler-Becker Texaco*, la estación que más años estuvo en servicio en la Route 66. Se creó en 1933 y estuvo en activo hasta 1999, luego de unos años cerrada y abandonada, se

cedió a la ciudad, y este municipio la restauró como sitio emblemático para deleite del viajero. Estuvimos conversando con su cuidador actual, no recuerdo su nombre, persona muy simpática que nos mostró su interior y también hizo referencia a los antiguos surtidores de gasolina que actualmente son solo un adorno.

También hay en esta ciudad un restaurante, el *Feddersen's Pizza Garage*, antiguo garaje y concesionario de la marca de automóviles *Buick*, reconvertido en pizzería y en activo hoy en día, dos emblemáticos recuerdos de la Route 66 en esta población, junto con la nombrada *Ambler-Becker Texaco*.

Unas millas más adelante, entramos en la pintoresca población de Odell, donde también vimos dos antiguas gasolineras, la *Old Mobil Station*, con una colección de surtidores de varias épocas. No está en activo, pero su dueño siempre está en su interior recibiendo las visitas y charlando con todos los viajeros, y la *Standard Oil Co.* con no menos historia, fundada en 1932, sirvió gasolina hasta 1960 aproximadamente, en que se reconvirtió en un taller de carrocería de coches hasta 1975, en la que fue abandonada por su propietario y el edificio se fue degradando progresivamente. Habría desaparecido si no hubiese sido por los esfuerzos de la asociación en defensa de la Route 66, que consiguió ayudas públicas y privadas para recomponerla, pintarla y dejarla en condiciones de servir de referente a los turistas.

Los recuerdos que nos iremos encontrando en la Route 66 son sobre todo, viejas gasolineras con sus surtidores, moteles, cafés y restaurantes; lo que ahora son recuerdos, fueron en su día el verdadero motor de la ruta, los negocios imprescindibles para dar vida y recursos a una circulación en auge por una carretera, que fue el eje de vertebración entre los océanos, aunque la mayoría de ellos están actualmente en desuso.

Pontiac

Siguiendo la ruta, llegamos a Pontiac, ciudad creada en 1837, aunque antes de su fundación estas tierras pertenecían a las tribus indias *Potawatomie* y los *Kikapú*, situada en una zona de minas de carbón que fueron explotadas desde 1860 hasta 1960, unos 100 años aproximadamente, época en que tuvo su mayor auge económico y que fue un impulso para su población.

Pontiac es considerada como la capital de la Route 66 en Illinois y una de las poblaciones que tienen su encanto particular. Pudimos admirar en esta población, los múltiples murales de tamaño gigantesco que inundan diversas paredes de la ciudad, con representaciones de momentos memorables de la historia de EE. UU., sobre todo de la guerra de Secesión, de la ciudad en sí, de su comercio, cultura y política y también de la Route 66. Es fácil seguir el rastro de estos murales, siguiendo las huellas que están pintadas en las aceras de la población, para seguir las más de veinte pinturas en la pared, que nos recuerdan estos momentos históricos.

También en Pontiac nos recreamos en otros restaurantes que están en plena actividad aunque conservando el estilo de construcción en madera desde sus inicios en 1926: el *Old Log Cabin*, actualmente en activo y en pleno apogeo, así como el palacio de justicia del condado, el *Livingstone County Courthouse*, construido en 1874, después que el fuego devastara el antiguo palacio de justicia construido en 1856, que tenían hasta esta fecha, también un histórico puente de hierro sobre el río Vermillion, por donde pasaba la ruta, el *Old Route 66 Bridge*.

Nos paramos en una tienda de antigüedades repleta de objetos de todo tipo, necesarios o innecesarios según el gusto del visitante: objetos grandes, pequeños, viejos, antiguos, nuevos, usados, ninguno tenía relación con el otro. Cada persona tiene su espacio, sus preferencias, sus necesidades o sus caprichos. Los precios son muy

asequibles si encuentras lo que buscas o si te impresiona lo que no buscas, nosotros nos compramos una pequeña jarra con forma de vaca, para servir la leche, para acompañar el café, y complementada con un azucarero a juego. Un capricho.

Destaca en esta ciudad la comisaría de policía, que pasamos por delante y sabíamos, por la información recibida, que la construcción del edificio tiene una forma muy peculiar, tiene la estructura de un revólver, aunque para verla con detenimiento debe ser vista desde el aire... y nuestra moto, no volaba...

Salíamos de Pontiac, y el sol que nos había perseguido toda la mañana, se había ocultado por unas pocas nubes, nada importante; pero a la salida vimos que en la lejanía, se acumulaban unos nubarrones que quizá presagiaban un poco de lluvia, aunque no le dimos ninguna importancia y creímos erróneamente que no llegarían a mojarnos dado el buen tiempo que estábamos disfrutando hasta el momento, con un sol que nos abrasaba y un calor casi asfixiante, por lo que no tomamos la precaución de ponernos el equipo de lluvia ya que íbamos en moto y debíamos estar previstos para todo.

Atravesamos Chenoa, Lexington y Towanda, tres pequeñas poblaciones en nuestra ruta sin nada especial de mención. La carretera discurría entre el ferrocarril y la autopista, y entre una y otra, teníamos en medio el antiguo trazado de la Route 66, ahora intransitable, pudiendo apreciar el primer asfalto de cemento que tuvo esta vía en su día, ahora resquebrajado y con las malas hierbas emergiendo por doquier. Habíamos tomado el primer contacto visual con esta calzada original, que veríamos en otras ocasiones, ya sea en estado de abandono como el que estábamos viendo, ya sea reservado a peatones y ciclistas o como algunos tramos cortos en el que podíamos circular por ella.

Los nubarrones se nos iban echando encima y empezó a caer algunas gotas. Nosotros seguíamos nuestro camino con la intención

de parar en cuanto pudiéramos, porque ahora parecía que la lluvia iba en aumento y valorar la necesidad de protegernos del más que posible chaparrón que se nos venía encima, total... la aventura es la aventura... pero no encontrábamos el lugar donde poder detenernos, el ferrocarril por un lado y la autopista por el otro, no nos dejaba espacio donde parar y valorar la situación, por lo que, a medida que avanzábamos, nos íbamos dando cuenta de que la lluvia era inevitable, debíamos seguir sí o sí, hasta encontrar un espacio donde detenernos.

El chaparrón

Pero de pronto, cuando íbamos por las afueras de Towanda y cerca ya de la ciudad de Normal, oscureció totalmente a pesar de que eran las cinco de la tarde y en cinco minutos las nubes se pusieron encima, nos iluminaron un par de relámpagos, e inmediatamente se oyeron los fuertes estruendos de los truenos y a continuación las nubes descargaron con toda su fuerza, un diluvio diría yo, un chaparrón en toda regla, agua a cántaros... el peor de los presagios que hubiésemos podido tener, se estaba cumpliendo.

El olor a tierra mojada afloró en nuestras fosas nasales, mientras las gotas de lluvia nos abofeteaban el rostro sin piedad, nuestra ropa se empapaba, notábamos los latigazos del agua en nuestras piernas, las gafas de sol que llevábamos, unido a la oscuridad que se produjo dificultaban la visión, y el agua resbalaba por los ojos, haciéndonos parpadear constantemente.

No quedaba otro remedio que apretar el manillar fuertemente, no hacer movimientos bruscos, poner los cinco sentidos en la circulación y en aguantar el equilibrio de la moto, seguir la carretera sin inmutarse y tener serenidad. El pánico no ayuda en estos casos y nuestra integridad era lo primero.

Era imposible estacionar, porque la carretera no tenía arcén y tal como había dicho, había una vía férrea a un lado y los restos de la antigua Route 66 en el otro, imposible de detenerse en medio de la carretera, porque representaba un peligro para nosotros ya que la cortina de agua que caía, impedía la visión para otros vehículos que circularan en el mismo sentido, pararnos en medio era una trampa mortal, una imprudencia total que no podíamos asumir, puesto que otros vehículos nos podían arrollar sin apercibirse siquiera de nuestra presencia.

Nuevos relámpagos, nuevos truenos, la lluvia incesante, una oscuridad inusual para esta temprana hora de la tarde, una cortina de agua que no dejaba entrever más allá de unos pocos metros, encerrados entre barreras que no podíamos superar, solo quedaba un camino: seguir hacia adelante. Debíamos seguir sin desfallecer. No había otro remedio.

Nosotros llevábamos un casco sencillo, de los llamados tipo “escupidera” sin cubrir las orejas, sin pantalla que nos protegiese los ojos, solo llevábamos las gafas de sol que todavía dificultaban más la visión al ser oscuras, sin lugar que nos sirviera de abrigo donde guarecernos, además, no servía de nada pararse en medio de la lluvia, si ya estás completamente mojado... ¿para qué? Unos cuantos litros más no nos iba a importar.

Nosotros

Y... ahí estaba yo, me llamo Jaume, con mis sesenta y tres años, montado en una Harley Davidson modelo Electra Glide, la más grande que encontré, con mi esposa Adelina, de sesenta y un años, sentada en el asiento de atrás, completamente empapada, como yo, aguantando el chaparrón y atravesando Estados Unidos a través de la mítica carretera Route 66.

Me seguía otro compañero llamado Carlos, él con sesenta y cinco años, también en moto Harley, mientras que su esposa Antonia junto

con otra pareja formada por Jorge y Gina, iban por detrás, cómodamente sentados en un Ford Mustang descapotable, pero que en el momento de empezar la tormenta la capota se atascó y se negaba a subir y cubrir el habitáculo, por lo que también recibieron su buena ración de agua ya que no consiguieron subir el techo del vehículo.

Así seguimos cuatro o cinco de kilómetros más, bajo la intensa lluvia, hasta que al final, cerca de la población de Normal, vimos una fábrica que tenía un gran acceso asfaltado y pudimos parar en la entrada, bajo la lluvia naturalmente, no había lugar techado donde guarecernos. Ya no servía de nada ponernos el equipo de lluvia porque estábamos completamente calados, además la ropa seca estaba en el baúl trasero de la moto y si lo abríamos, se hubiera mojado todo, aun así, Adelina y yo nos pusimos la chaqueta del chubasquero, más que nada para protegernos también del frío, el tiempo había cambiado completamente y el sol que nos había perseguido hasta entonces había desaparecido. Al intentar ponernos los pantalones del equipo de lluvia, estos se negaban a subir por encima de los tejanos, hinchados por el agua que estaban recibiendo.

Nuestro compañero de la moto, Carlos, sí que llegó hasta la fábrica de cemento, pidió permiso para entrar y se cambió totalmente de ropa que llevaba en su equipaje situada en el maletero del coche; no le pregunté luego si le sirvió de mucho, nos quedaba todavía un buen trecho para llegar a nuestro destino bajo la lluvia y con un diluvio de estas dimensiones, poco o nada hace un equipo de lluvia a menos que sea un mono entero. Tardó bastante en cambiarse, no era fácil con la ropa empapada, mientras Adelina y yo esperábamos al raso, aguantando el chaparrón. Los del coche ya habían conseguido subir la capota y dejaron de recibir más agua, aunque también estaban empapados.

Esperamos más de una hora de pie, bajo la intensa lluvia, sin nada que nos pudiera cobijar, esperando si escampaba o al menos

disminuía su intensidad y que nos permitiese seguir el camino con un poco más de visibilidad. Mientras estábamos esperando, se paró otro motorista que había tenido el mismo problema, y ante la dificultad de visión en estas condiciones meteorológicas, decidió hacernos compañía bajo la lluvia. Era francés, viajaba solo, y su destino estaba un poco más cerca que el nuestro pero también se había encontrado con que no tenía lugar donde estacionar ni guarecerse hasta que estuvo a nuestra altura. Nos acompañó al menos una hora, charlando bajo la lluvia, hasta que decidió seguir el camino ante las nulas posibilidades de que el tiempo mejorase.

Siguiendo el camino

Después de más de una hora y media, y viendo que no amainaba, decidimos continuar, nos faltaban todavía más de 70 millas (aprox. 110 kilómetros) para llegar a Springfield, nuestro destino, así que decidimos dejar de lado la Route 66 y entrar en la autopista interestatal para terminar nuestro recorrido; total, no íbamos a ver el paisaje ni pensábamos pararnos a visitar nada, y la conducción podía ser más cómoda y rápida, al no tener que atravesar poblaciones con tráfico y semáforos que nos hiciesen mantener una tensión adicional por los cruces, frenadas y arrancadas.

Me fue de perlas unas gafas de moto que llevaba con los cristales claros y con protección alrededor de los ojos, del tipo de gafas de moto de los años 40 que se sujetan con un elástico, ya que me protegía de la entrada de agua en los ojos, a la vez que su transparencia me daba más margen en aquella oscura y lluviosa tarde.

Yo llevaba un GPS, no para seguir la Route 66, puesto que esta vía como tal no existe en los mapas, y por lo tanto no resulta útil para seguir, sino para orientarme, saber por dónde iba en cada momento y sobre todo, para movernos por las grandes ciudades y encontrar

los hoteles que teníamos concertados o las atracciones a visitar. Seguir las indicaciones del GPS al pie de la letra, era circular siempre por la interestatal que es a donde te dirigía el aparato. Sin embargo, cuando estabas circulando por carreteras con apenas indicadores, habiéndole puesto como destino la población siguiente, sí que servía de orientación para llegar y no perderte en los distintos cruces que nos podíamos encontrar.

Con el chaparrón que caía, el navegador que llevaba en el manillar, bajo los efectos de la lluvia, dejó de funcionar de forma normal, con frecuentes cortes y “resets”, por lo que opté por dejar el GPS al compañero que iba en el Ford Mustang, para que pudiéramos encontrar el hotel cuando llegásemos a Springfield, y seguí yo delante siguiendo los letreros indicadores.

Llevábamos varias millas circulando en paralelo a la autopista y ahora no encontrábamos la entrada, nos costó bastante acertar, seguro que nos pasamos más de un letrero y no lo vimos, al final la localizamos entre Normal y Bloomington, dos ciudades de tamaño considerable, dando un gran rodeo. Pero la circulación por esta vía no iba a ser tampoco nada fácil, puesto que aparte de la cortina de agua que caía incesantemente dificultando la visión, había que añadir la intensa circulación de camiones de gran tonelaje, que cuando nos adelantaban nos daban bandazos con el desplazamiento del aire y además nos echaban encima una ración adicional de agua que levantaban con las ruedas traseras.

Continuaba siendo un auténtico infierno, pero debíamos seguir nuestra ruta y con una demora considerable, manteniendo una velocidad que nos hiciese llegar a nuestro destino en el menor espacio de tiempo, pero a la vez guardando el equilibrio combatiendo los dos sobre la moto con la lluvia, el viento y los bandazos. Había que añadir que el equipaje lo llevábamos en el baúl trasero situado un poco alto, con lo que el peso de unos quince kilos de la maleta, hacía

desequilibrar el centro de gravedad de la moto dificultando todavía más la conducción.

Soñando

Mientras íbamos engullendo millas, cual rana en una charca, a mí todavía me quedaba tiempo para pensar en los lugares que nos estábamos perdiendo por culpa de la lluvia. Nos habría gustado visitar Atlanta, una pequeña población donde se encuentra otro de los gigantes de la carretera, estatuas de tamaño colosal, simpáticos anuncios para que puedan ser vistos desde lejos, en este caso el *Paul Bunyon Hot-dog Giant*, así como los numerosos murales que decoran el *Down Town* de la población.

Además, queríamos ver la típica torre del agua de esta población, que es muy común a la mayoría de los depósitos que tienen estas pequeñas poblaciones, pero esta en concreto es diferente, porque está decorada con un “smiling”, una cara amarilla sonriente.

También teníamos previsto hacer una parada en la ciudad de Lincoln, nombre que tomó del que fuera presidente de los EE. UU., Abraham Lincoln, gran defensor de los derechos humanos y artífice de la abolición de la esclavitud al finalizar la guerra de secesión americana.

Esta ciudad tenía varios lugares interesantes para visitar, empezando por una gran carreta cubierta, *covered wagon*, tipo oeste, “conducida” por el mismísimo Abraham Lincoln, una reproducción a un tamaño doble que el original y situada en el parking de un hotel de renombre dentro de la ruta. También cerca de esta carreta hay una pequeñísima iglesia realizada en madera, la *Route 66 Log Chapel* que está abierta las 24 horas del día y todos los días de la semana, para la plegaria y la meditación, o simplemente para visitarla.

Un edificio digno de visitar es el *Logan County Courthouse*, el palacio de justicia. A la salida de la población hay un antiguo

trazado de la Route 66 que queda cortado al haberse hundido el puente que salvaba un riachuelo, el *Salt Creek Ghost Bridge*, o puente del arroyo del fantasma con un entorno natural fantasmagórico como su nombre indica, donde teníamos previsto realizar una corta parada para contemplar este lugar.

Pero yo estaba conduciendo una moto con una tormenta colosal y no podía seguir soñando “*con lo que pudo haber sido y no fue*” como decía el bolero, la atención debía estar puesta en el asfalto y con los cinco sentidos, tuvimos que imaginarnos todos estos lugares desde la autopista sin desviar la vista. Cerca de Williamsville, empezó a amainar un poco la lluvia, nos paramos en una gasolinera para repostar y seguimos nuestro camino hasta llegar a Springfield. Nos quedaban tan solo unas 20 millas (34 kilómetros) y al fin recuperábamos un poco de tranquilidad, a pesar de lo oscuro de la tarde y de que todavía llovía, pudimos relajar un poco nuestra tensión en la conducción que habíamos llevado durante 50 millas de forma ininterrumpida.

Springfield

Gracias al GPS nos pudimos orientar puesto que había varias salidas de autopista en esta ciudad y no sabíamos exactamente cual debíamos elegir. De todas formas, es fácil orientarse en la mayoría de poblaciones gracias al sistema de indicaciones que impera en la mayor parte de los EE. UU., y nos situamos enseguida. Ellos ordenan las calles y las avenidas por números ordinales con lo cual nos ubicamos enseguida para llegar a nuestro destino.

Llegamos finalmente a nuestro Motel sobre las ocho de la noche, y paró de llover nada más llegar, pero estábamos completamente empapados. Por suerte, la habitación tenía calefacción y pudimos “tender” la ropa encima de los radiadores y algo se secó para el día

siguiente. Las botas estaban chorreando, la ropa la escurrimos bien en la bañera antes de ponerla a secar. Estábamos agotados por la tensión que habíamos mantenido durante todo el camino.

Una vez que nos cambiamos de ropa, nos quedaba una cosa muy importante por hacer, que era cenar. Los horarios de los restaurantes en este país acostumbran a ser muy diferentes de lo que nosotros conocemos, es difícilísimo o imposible encontrar un restaurante, ni siquiera un *fast food* a partir de las ocho de la tarde, a no ser que fuese uno que tuviese servicio las 24 horas. Pedimos información al recepcionista y nos indicó que unas esquinas más allá de nuestro motel había un Mc Donalds, donde pudimos comprar unos hamburguesas para comer en el hotel. No teníamos ganas de pasear, además no había nadie por la calle y estábamos agotados, así que nos fuimos a dormir temprano para levantarnos en cuanto saliera el sol.

Cómo empezó aquel día

¡Vaya estreno que habíamos tenido por ser el primer día de ruta! Imposible de imaginar cuando nos levantamos aquella mañana en Chicago. Al terminar de desayunar, fuimos a buscar el coche que había alquilado nuestro compañero Jorge. Las otras dos parejas cogimos un taxi hacia Countryside, una población distante unos treinta kilómetros del *loop* o centro de Chicago. Allá nos encontramos todos para iniciar el trayecto. El tiempo era precioso, con un sol intenso y un calor que a lo largo de la mañana se fue haciendo cada vez más sofocante.

Llegamos al concesionario de Harley Davidson, llamado Eagle Rider, una cadena de alquiler de motos en el que la ventaja más importante es que podíamos recoger el vehículo en una población y dejarlo en el otro lado del país porque tienen una extensa red de sucursales o puntos de recogida. Estados Unidos, como en todas

partes, tienen muchas agencias de alquiler de coches, pero pocas que alquilen motos, y menos las de esta marca.

Tal como explicaba, alquilamos dos motos para dos parejas, mientras que la tercera hacía el recorrido en un Ford Mustang descapotable, con el fin de atravesar todo el territorio americano de Este a Oeste y recorrer esta mítica carretera 66 que no existe en los mapas de carreteras de EEUU, con las clásicas bromas entre nosotros:

Carlos y yo, le decíamos a Jorge antes de partir:

– ¡Que un *motero* ha de ir en moto y no en coche, que lo que tú haces es una traición! ¡Esto es trampa, *vaya motero* de pacotilla!

Y Jorge nos contestaba:

– Que un Ford Mustang también es un vehículo clásico para recorrer la Route 66 y además... ya veréis si llueve...

Parecía una premonición. Qué poco nos esperábamos lo que nos iba a llegar al cabo de unas horas en nuestro primer día de ruta.

Una vez recibidas las explicaciones necesarias acerca del funcionamiento de la moto, realizado el papeleo y cargado el equipaje, salimos de Countryside pasadas las once de la mañana, para emprender nuestra primera jornada de viaje. Sabíamos que durante un par de días teníamos que ir en dirección sur y luego torcer hacia el oeste. Llevábamos información de por dónde debíamos pasar para evitar la circulación por las autopistas y poder recorrer los lugares que teníamos previstos.

Nos hicimos los seis la foto de rigor y como fondo, el anagrama y el edificio del concesionario para enmarcar el acontecimiento de la aventura que íbamos a realizar. Dispuestos a empezar, dimos un par de vueltas por el parking para familiarizarnos con las motos y nos dispusimos a salir a la carretera. Todavía estábamos en el recinto de

la empresa, yo parado en el stop, y los otros detrás, cuando vi por el retrovisor de mi moto que mi compañero Carlos se tambaleaba y se iban todos al suelo: moto, conductor y acompañante.

En un primer momento, no sabía qué hacer para bajar a ayudarles, porque las motos de gran cilindrada y con un peso cercano a los 500 kilogramos, eran bastante altas para nuestra estatura y primero debía aguantar mi propio equilibrio para poder bajar de la moto cuidando de no irnos nosotros también al suelo. De hecho, antes de la salida ya tuve en cuenta el desequilibrio entre la altura de la máquina y mi estatura, y llevaba unas botas con la suela y el tacón más altos de lo normal y dentro llevaba unas plantillas gruesas, con lo cual ganaba casi un par de centímetros de altura.

Bajar de la moto no era sencillo porque detrás iba mi esposa encajonada en la mullida butaca que hacía a su vez de respaldo, puse el caballete, bajé yo, aguanté la moto, bajó mi esposa, en fin, que cuando llegué a socorrer a mi compañero, la otra pareja que iban detrás con el coche ya los habían auxiliado. Entre los tres hombres levantamos la moto y la dejamos a punto para volver a rodar. Menos mal que estábamos parados, no se habían hecho daño ni le había pasado nada a la moto, habíamos hecho un primer contacto con el suelo y habíamos medido nuestra capacidad para la conducción de un vehículo de estas dimensiones. No podíamos arrugarnos por un incidente sin importancia, la aventura no había hecho más que empezar.

Primer contacto con la Route 66

Vuelta a la conducción, entramos en la carretera para incorporarnos a continuación en la autopista durante unos seis kilómetros y salir nuevamente para encontrar y enfilear por Joliet Rd., que era la antigua Route 66 actualmente denominada en este tramo como IL-53. Yo lle-

vaba en un cuaderno el “road book” que me había confeccionado para saber en todo momento por dónde debíamos ir, lo llevaba impreso en letra grande para verlo mientras conducía, e introducido en una bolsa transparente encima del depósito de gasolina.

El paisaje que disfrutábamos era de un terreno completamente llano con mucho verdor y árboles por doquier, carretera en estado aceptable, tampoco es que mantengan el asfalto en óptimas condiciones, pero se podía circular cómodamente, además tenía una buena señalización en cuanto a nuestro camino se refiere, no había cruce que no tuviera sus indicadores: *Historic Route 66*, rezaban los letreros colocados por los mismos estados, con un diseño uniforme en todos ellos para que fuese más fácil seguir esta ruta.

Respirábamos libertad, el sueño que habíamos tenido y que preparamos durante tanto tiempo había empezado a cumplirse; acabábamos de empezar a disfrutar de una ruta soñada y nos quedaban casi 5.000 kilómetros por delante para disfrutarla. Debíamos aprovechar cada minuto de nuestro tiempo, cada milla, cada parada, cada recuerdo histórico que nos encontrásemos en el camino y deleitarnos con la experiencia. El viento en la cara, el rugido de la moto, el paisaje, al menos yo vibraba de emoción al pensar: *Estoy aquí, ahora sí, la aventura ha empezado.*

Atravesamos una serie de poblaciones como Romeoville, Lockport y Crest Hill, que surgieron en su día y fueron posibles gracias a la construcción del I&M Canal en 1830, que comunicaba el agua desde los grandes Lagos hasta el río Mississippi, con una longitud de 100 millas (160 kilómetros) veinte metros de ancho y dos metros de profundidad, salvando los desniveles del terreno entre estas grandes distancias. Una obra faraónica para la época, teniendo en cuenta las herramientas de las que se disponía, o sea: pico, pala, dinamita y carretillas, sin máquinas excavadoras, ni palas recogedoras, ni camiones que transportasen la tierra removida, todo a mano.

Joliet

A las pocas millas hacíamos nuestra primera parada en Joliet, una ciudad fundada en 1837 y actualmente de considerables dimensiones con una población que supera los 150.000 habitantes. Atravesamos el puente *Van Horne* sobre el río Des Plaines, para entrar en el centro de la población. Joliet es la ciudad más grande de esta zona y su importancia está en ser el “*Crossroad of America*”, es decir, el punto donde se cruzaban The Lincoln Highway y la Route 66. Actualmente es un importante centro turístico.

Destaca en esta población una pequeña comunidad de Amish. Los Amish son un grupo religioso cristiano, de origen anabautista, notables por sus restricciones en el uso de tecnologías modernas como los automóviles o la electricidad. Tienen unos veinte asentamientos entre EE. UU. y Canadá, los de estados unidos están mayoritariamente en los estados de Ohio, Pensilvania e Indiana, aunque tienen otros pequeños enclaves como es el caso de Joliet. Su idioma es una variante del alemán, pero en la actualidad prácticamente todos hablan también el inglés. Viven retirados del centro urbano en pequeñas comunidades. Se pueden ver en sus carretas tiradas por caballos y su vestimenta al estilo del siglo XIX. Hay rótulos en la carretera advirtiéndolo de su presencia a los automovilistas para evitar accidentes ya que su medio de transporte es lento. Vimos solamente una carreta con dos personas pero no nos desplazamos a su entorno ya que no todas las comunidades aceptan visitas turísticas y no teníamos claro si este era el caso.

Visitamos en esta población el *Joliet Area Historical Museum*, un museo con diversas salas dedicadas a la historia de la población, sus habitantes y sus costumbres, aunque nosotros nos dedicamos a visitar solamente el pequeño espacio dedicado a la Route 66. Había medio coche, un sedán de los años 50, para que pudiésemos sentarnos cómodamente como si fuesen los asientos traseros para

hacernos nuestra foto de la época. Una reproducción de los hermanos *The Blue Brothers*, a tamaño natural para poder abrazarlos. Estos cantantes de *blues* y *showmen* fueron muy famosos en los años 70 y 80 por sus actuaciones cómicas en vivo, en programas de televisión y en películas. Había también un *jukebox*, la máquina de discos de la época, un surtidor de gasolina, diversos objetos que nos recordaban los años 60 y 70. Fue toda una experiencia nuestro primer contacto con uno de los múltiples museos que nos íbamos a encontrar a lo largo de nuestra ruta.

Visitas en Joliet

Luego fuimos a visitar por fuera, la cárcel *Collin's Prison*, cuyo nombre oficial fue *Collins Correctional Center*, un antiguo presidio que estuvo activo entre los años 1858 y 2002, actualmente en desuso, que está realizado con piedra caliza labrada y con una arquitectura peculiar dando un aspecto de firmeza y seguridad, al mismo tiempo que agradable a la vista, en cierta forma da la sensación de un castillo medieval. A pesar de su moderno aspecto teniendo en cuenta la fecha de construcción, no fue hasta 1930 en que se dispuso de agua corriente y electricidad. A partir de su abandono en el año 2002, ha estado completamente cerrado, sin vestigios de que se vaya a reconvertir en museo ni utilización para otros menesteres, y la única noticia que se posee es que su exterior se va a convertir en un gran parque urbano, no sabemos para cuándo.

Esta cárcel sirvió de modelo para la filmación en 1998 de la película *The Blue Brothers*, que en España fue traducida como *Granujas a todo ritmo*, una cinta cómico-musical sobre dos convictos, interpretada precisamente por *The Blue Brothers*, dos hermanos que eran cantantes y showmen muy populares en su época en EE. UU. Una de las canciones más pegadizas y conocidas en España de este dúo fue *Everybody Needs Somebody to Love* (1980).

Asimismo, sus exteriores fueron utilizados para la filmación de la serie televisiva: “*Prison Break*”, muy conocida mundialmente y que se estuvo emitiendo en España entre el 2006 y 2010. Otra película que se refiere a esta prisión es una comedia del año 2006 llamada: “*Lets go to prison*”, que en España se estrenó como “Un novato en prisión”.

Lástima que esta cárcel no se pueda visitar por dentro, ya que por su tamaño y por el aspecto exterior, así como por su larga historia en activo, se intuye que su interior ha de ser interesante, con morbo e historia y promete ser una obra digna de museo. Pero nada hace presagiar que se le vaya a dar ningún uso en este aspecto, al menos por el momento.

El camino que va desde el centro de la población hasta esta prisión, atraviesa un gran barrio latino, lo que denominan el *Down Town* de la ciudad y resultó curioso ver que la gran mayoría de letreros de los comercios están escritos en castellano; aquella calle no parecía EE. UU., más bien un barrio de cualquier población de España o de México.

Al atravesar el paso a nivel que separa el *Down Town* de la ciudad moderna, empezamos a ver los primeros trenes de los muchos que nos acompañarían a lo largo del recorrido. La mayoría llevan un par de máquinas delante y otra detrás y en medio, nada menos que 168 vagones exactamente, lo que hace una longitud total del tren de entre tres y cuatro kilómetros, circulando a menos de 40 kms/hora aproximadamente. Estas medidas y la velocidad, nos puede dar una idea de las interminables esperas que teníamos en los múltiples pasos a nivel que encontramos en el camino.

Pasamos en Joliet por delante del *Rialto Square Theatre*, un teatro construido en 1926. Nos paramos un instante sin bajar de la moto para contemplar sus reflejos de la arquitectura griega, romana y bizantina. Fue uno de los mejores teatros de la nación, utilizado

también como cine. Sigue en activo y se realizan actualmente *shows* y banquetes.

En Joliet hay dos circuitos de carreras, llamados *Chicagoland* uno, y *Route 66*, el otro. En estas pistas se celebran los campeonatos más diversos que nos podamos imaginar, excepto Fórmula 1. Todo lo que hemos visto en las películas americanas: carreras de coches deportivos, carreras de camiones, de quads, de *big foot*, que son coches con ruedas enormes, de pickups y cualquier carrocería con ruedas y motor que puedan dar vueltas a estas pistas inclinadas en las curvas, que es lo que muestran estos circuitos. Nos podemos imaginar los coches destrozados en los múltiples encontronazos que se suceden en su lucha por el podio. Por desgracia, ni había carreras este día, ni teníamos tiempo para poder asistir a una de ellas.

Asimismo, otra particularidad de esta población es que tiene en las afueras el cementerio *Hillside Mount Carmen*, donde están enterrados, entre otros, *Al Capone* (el famoso gánster), y *Jack Ruby* (el que mató al presunto asesino de John F. Kennedy).



En ruta

Montamos nuevamente sobre nuestros vehículos y seguimos la marcha siguiendo nuestra ruta, ajenos a lo que nos íbamos a encontrar unas horas más tarde. Ahora teníamos el clima apacible y caluroso, el cielo despejado, poca circulación y la carretera en buen estado. Adelina y yo íbamos delante, seguidos del otro compañero y su esposa con la moto y cerrando la comitiva, el Ford Mustang.

Geográficamente, la orografía que encontramos en este recorrido fue la de grandes praderas y extensiones completamente llanas, terrenos poco accidentados con mucha tierra cultivada, en las que se perdía la vista sin hallar apenas montañas, la agricultura es su principal fuente de riqueza. A Illinois se la conoce como el “Estado de la Pradera”. Se caracteriza el territorio por el que pasamos por su clima inestable... que nos lo digan a nosotros...

Paramos en Willmington, donde vimos el *Gemini Giant*, uno de los gigantes de la carretera; se trata de una escultura de diez metros de altura, que simboliza a un astronauta con un cohete en las manos. A pesar de su tamaño es un poco rudimentario y el casco que lleva nos pareció más una máscara de soldadura, pero tampoco se trata de criticar a estas piezas que nos fuimos encontrando a lo largo del recorrido y que forman parte del elenco de curiosidades.

Esta figura es el reclamo del *Lauching Pad*, un restaurante clásico de la carretera que abrió sus puertas en el año 1960, aunque actualmente y lamentablemente está cerrado desde el año 2012. Nos encontramos en su puerta con otro motero que estaba realizando el trayecto de la Route 66 en solitario pero en sentido contrario; era un muchacho alemán, mucho más joven que nosotros y estuvimos conversando sobre este restaurante. Nos comentó que había oído que el restaurante estaba en venta y que alguien llamó por teléfono para interesarse solamente por el *Gemini Giant*, pero le dijeron que no lo

vendían por separado, que la venta era por el restaurante, pero con el gigante incorporado. Después de una breve charla sobre cómo le había ido en la ruta, nos despedimos y seguimos el recorrido.

A partir de este punto, Antonia ya se bajó de la moto y se incorporó al coche, desde la caída que tuvieron en la salida del concesionario, aunque no fue más que el susto, vieron que la conducción no era satisfactoria, se sentían inseguros los dos encima de aquella máquina tan grande. Ellos son propietarios de una Harley con la que han realizado múltiples viajes y desplazamientos cómodamente, pero aquel modelo en concreto superaba las posibilidades. Mientras iban por carretera se encontraban a gusto, pero en los momentos de atravesar poblaciones, doblar esquinas o detenerse fuera de la carretera, era cuando veía que la moto le dominaba, por lo que a partir de aquel punto, siguió Carlos solo en la moto.

Unas millas después, llegábamos a Braidwood, donde comimos una hamburguesa en el restaurante *Polk a Dot Drive In*, tal como explicaba al inicio del capítulo y a partir de aquí, ya hemos explicado lo sucedido, nos pilló el gran chaparrón cerca de Normal. Menos mal que Carlos iba solo en la moto cuando sobrevino la tormenta y pudo controlar la situación con más facilidad, a pesar de las inclemencias del tiempo hasta que llegamos a Springfield.

Springfield

Springfield es la capital del estado de Illinois con una población que supera los 100.000 habitantes, fundada en 1810. El residente más famoso que ha tenido en su historia es Abraham Lincoln, que vivió en Springfield desde 1837 hasta 1861, cuando se trasladó a la Casa Blanca como presidente. Las principales atracciones turísticas de la población son una multitud de sitios históricos relacionados con este personaje, incluyendo su despacho de abogado, su museo presidencial, su casa y su tumba en el cementerio.

La ciudad se encuentra en una llanura muy plana, que abarca muchas millas a su alrededor. El tiempo es bastante típico para las localizaciones de latitudes medias, con veranos calurosos e inviernos fríos. En primavera y en verano el clima es de frecuentes tormentas severas. Los tornados que frecuentemente golpearon el área de Springfield, fueron dolorosamente intensos en 1957 y 2006, que provocaron grandes destrozos.

Al haber llegado tarde a Springfield, con lluvia, completamente empapados, y con un largo trecho para el día siguiente, nos perdimos el circuito por la ciudad. Teníamos previsto visitar el *Pioneer Motel*, actualmente en servicio, así como la visita a una antigua gasolinera *Shea Gas Station Museum*, y el *Lincoln-Herndon Law Offices*, el despacho de abogados donde ejerció Abraham Lincoln, y también el *Cozy Dog Drive In*, un antiguo restaurante que se hizo famoso por inventar el famoso *hot dog* ensartado con un palo para no mancharse las manos. Eran unos típicos lugares que habríamos podido recorrer con tiempo suficiente antes de cenar si hubiésemos llegado más temprano y con la ropa seca, pero las circunstancias eran las que eran y no podíamos elegir.

No tuvimos ni siquiera la posibilidad de pasear por la ciudad y hacer la broma de preguntar por *Homer Simpson* que, según la popular serie de televisión, vive en Springfield, claro que hay que tener en cuenta que en EE. UU., hay más de veinticinco poblaciones en diferentes estados que se llaman Springfield... Los seguidores de la serie tratan en vano de ubicar a qué ciudad realmente se refiere de entre todas ellas en función de los fondos que aparecen en pantalla, pero los realizadores de la misma, se cuidan de frustrar cualquier intento de similitud y crear un continuo suspense.

Hay que destacar que el recorrido de este día se realizó todo dentro del Estado de Illinois, cuya capital es Springfield, a pesar de

que la ciudad más conocida de Illinois es Chicago, en cuya área de influencia se concentra el 65% de la población de todo Illinois.

Otro apodo que recibe Illinois, es el *The Land of Lincoln*, o sea la tierra de Lincoln, muchos de sus habitantes están orgullosos de que el presidente Abraham Lincoln hubiese pasado gran parte de su vida en este estado. Los primeros europeos en explorar esta región fueron los franceses y formó parte de la Nueva Francia hasta 1763, en que pasó a ser de dominio británico.

CAPÍTULO II

La Route 66

Acabamos de decir en el capítulo anterior que la carretera 66 no existe en los mapas de carreteras de los EE. UU., entonces... alguien se estará preguntando qué c... hacíamos en este lugar, remojándonos y circulando por una carretera imaginaria o ficticia. ¿Estábamos locos? ¿Por dónde estábamos rodando exactamente? ¿Tenía algún sentido este viaje?

Para comprender la historia de la Route 66, su importancia en el pasado, el impulso que dio a la economía de los EE. UU., además de unir los dos océanos y los recuerdos históricos que andamos buscando, necesariamente la tenemos que encajar dentro de la propia historia de los Estados Unidos y su evolución a lo largo de los años.

Si nos remontamos a la creación de los EE. UU. como tal, la historia nos cuenta que esta nación se constituyó en 1776 mediante una declaración firmada por Thomas Jefferson, Benjamin Franklin y John Adams, al producirse la independencia de Gran Bretaña después de duras batallas, lideradas por George Washington y reconocido como una nación por Gran Bretaña, siete años después de este evento, pero si bien esto es cierto, no es exacto si lo comparamos con los EE. UU. actuales tal como los conocemos hoy en día.

No pretendemos dar aquí una clase de historia del continente americano desde que Cristóbal Colón pusiese los pies en Guanahaní en 1492, que no es objeto de este relato, pero sí que debemos tener

en cuenta que lo que hoy se conoce como Estados Unidos, a finales del Siglo XVIII, cuando se produce la independencia de Gran Bretaña, en realidad eran varios territorios, varias colonias, algunas de dominio británico, otras de dominio francés y la mayor parte del territorio de lo que hoy llamamos EE. UU., era de dominio español.

Podemos considerar que poco más allá del río Mississippi, ya eran terrenos dominados más o menos por los españoles o bastantes territorios sin explorar. Los Estados Unidos en aquella época se limitaban al extremo Este, desde Canadá hasta parte de Florida.

Durante el Siglo XIX, los Estados Unidos se fueron consolidando y a parecerse a lo que hoy conocemos mediante diversos aspectos que se detallan:

- En 1821 México se independiza de España y se anexa como propios los territorios del norte. Hubieron de pasar varias contiendas y negociaciones para que los diversos estados que pertenecían primero a España y luego a México, se independizaran y posteriormente se anexionaran a EE. UU. mediante el tratado de Lupe Hidalgo. Entre otros había lo que hoy es California, Arizona, Nuevo México, Texas, Colorado, Nevada, Uta, Oregon, y otros, que constituyen más de la mitad de todo el territorio que ocupa hoy los estados Unidos.
- Hasta bien entrado el año 1850 no empezó a producirse la anexión de varios de los antiguos territorios españoles, en aquel entonces mexicanos y algunos que llegaron a ser independientes, como es el caso de California o Texas, aunque esta anexión no fuese del todo efectiva porque faltaba tener un control sobre la población y la imposición de la ley y el orden que no siempre se conseguía, imperando la ley del más fuerte y el lenguaje de las balas.
- En toda colonización de territorios, se precisa que haya una repoblación de ciudadanos que se consideren en este caso ameri-