

BREVE HISTORIA DE LA CONQUISTA DEL OESTE

Gregorio Doval



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: Breve Historia de la Conquista del Oeste
Autor: © Gregorio Doval

Copyright de la presente edición: © 2009 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Editor: Santos Rodríguez
Coordinador editorial: José Luis Torres Vitolas

Diseño y realización de cubiertas: Carlos Peydró
Diseño del interior de la colección: JLTV
Maquetación: Claudia Rueda Ceppi

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece pena de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran, distribuyeran o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

ISBN-13: 978-84-9763-571-4
Fecha de edición: Enero 2009

Printed in Spain
Imprime: Estugraf Impresores S.L.
Depósito legal:

ÍNDICE

Capítulo 1:

UN NUEVO PAÍS A EXPLORAR Y A EXPLOTAR.....	11
EL NACIMIENTO DE UNA NACIÓN	11
El hechizo de la Frontera y el espíritu pionero.....	16
Daniel Boone, el pionero por excelencia.....	23
LA COMPRA DE LOUISIANA	33
La epopeya de Lewis y Clark	38
¿Qué fue de Sacagawea?.....	43
UN NUEVO PAÍS, EL DOBLE DE GRANDE.....	48
Un mar de hierba	52

Capítulo 2:

EL COMERCIO DE PIELES	61
LOS HOMBRES DE LAS MONTAÑAS	61
Las trampas para castor	62
John Colter, una vida y muerte exageradas	66
Los Cien de Ashley	70
LA ERA DE LOS TRAMPEROS	72
Jedediah Smith, un trampero diferente.....	76
El rápido ocaso de los tramperos	79
John Jacob Astor, el primer millonario estadounidense.	82

Capítulo 3:

COMPLETANDO EL MAPA.....	85
LA PRIMERA MARCHA HACIA EL OESTE	85
El “Destino manifiesto” de los Estados Unidos....	87
“¡Ve al Oeste y prospera!”	91
LAS RUTAS HACIA EL LEJANO OESTE	96
La Senda de Oregón	98
La Senda de California.....	101
El Viejo Camino Español.....	102
El Camino de Santa Fe	104
INDEPENDENCIA Y ANEXIÓN DE TEXAS	105
Los mártires-suicidas de El Álamo.....	109
La leyenda de Davy Crockett.....	112
Samuel Houston, una vida controvertida	117
GUERRA CON MÉXICO.....	125

Capítulo 4:

UN PAÍS COMPLETO DE COSTA A COSTA	129
EL LEJANO OESTE	129
El territorio de Oregón	131
La colonización de Oregón	134
La colonización de California.....	141
La anexión de California.....	146
Kit Carson, un hombre de la Frontera	151
Ironías del destino	156
EL GRAN VIAJE.....	157
Las “goletas de las praderas”	162
Los últimos preparativos	164
Vida cotidiana en una caravana de colonos.....	169

Capítulo 5:

LA QUIMERA DEL ORO	177
EL “GRAN DESIERTO AMERICANO”	177
EL ÉXODO DE LOS MORMONES.....	181
LA FIEBRE DEL ORO DE CALIFORNIA.....	188
La riada y el caos.....	194
Un heterogéneo ejército de gambusinos.....	199

El oro se llevó por delante a los indios	207
El rápido declive.....	211
LA RESACA DEL ORO:	
EL OESTE DESPUÉS DE LA FIEBRE.....	215

Capítulo 6:

LAS VIAS DE COMUNICACIÓN	227
LA DILIGENCIA, UN ICONO DEL OESTE	228
Ben Holladay, el Rey de las Diligencias	234
La hegemonía de la Wells Fargo.....	238
El viaje en diligencia	240
La guía del viajero de diligencias	242
LOS VAPORES FLUVIALES.....	245
La rivalidad entre barcos.....	250
EL PONY EXPRESS, CORREO A GALOPE TENDIDO.....	251
Los <i>riders</i> del Pony	257

Capítulo 7:

LA GUERRA DE SECESIÓN Y EL OESTE.....	263
EL ANTAGONISMO NORTE-SUR	263
LA “SANGRIENTA KANSAS”	268
LA GUERRA EN EL ESCENARIO DEL OESTE.....	270
William Quantrill, la atrocidad desbordada.....	276

Capítulo 8:

EL FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL.....	285
EL COMIENZO DE LAS OBRAS.....	293
UN EMPEÑO TITÁNICO	299
UNAS JORNADAS DE PROPAGANDA	303
EL FINAL DE LAS OBRAS	304

Capítulo 9:

LA “GRAN MARCHA”	309
LA AVALANCHA DE COLONOS	309
LA “FIEBRE DE LA TIERRA”	312
La primera granja de colonos.....	313
LA DURA VIDA DEL COLONO.....	318

Casas de tierra y hierba	321
DISTINTOS ORÍGENES Y DIFERENTES OBJETIVOS	326
Los sueños emancipadores de “Pap” Singleton	329
OKLAHOMA, LA ÚLTIMA AVALANCHA.....	332
Capítulo 10:	
EL FINAL DE LA CONQUISTA DEL OESTE	337
EL CIERRE DEFINITIVO DE LA FRONTERA.....	337
EL LEGADO DEL OESTE.....	343
BIBLIOGRAFÍA.....	349

3

COMPLETANDO EL MAPA

El cumplimiento de nuestro destino manifiesto es extendernos por todo el continente que nos ha sido conferido por la Providencia, para el desarrollo de un gran experimento de libertad y autogobierno. [...] Es un derecho como el que tiene el árbol a obtener el aire y la tierra necesarios para el desarrollo pleno de sus capacidades y para el crecimiento que tiene como destino.

John L. Sullivan, *New York Morning News*, 27 de diciembre de 1845.

LA PRIMERA MARCHA HACIA EL OESTE

El sueño americano de tierra y libertad, y riquezas, fue atrayendo a los jóvenes, oleada tras oleada, hacia el Oeste. El flujo de población de principios del siglo XIX condujo a la división de los viejos territorios y a la definición de nuevas fronteras. A medida que eran admitidos nuevos Estados, el mapa político estadounidense se fue estabilizando al este del río Mississippi, donde entre 1816 y 1821 se formaron seis nuevos estados: Indiana, Illinois, Maine, Mississippi, Alabama y Missouri.

La primera frontera estuvo estrechamente unida a Europa y la segunda a los asentamientos de la costa, pero el valle de Mississippi, separado por la barrera natural de los Apalaches, era independiente y su creciente población miraba ya más al Oeste que al Este. Sin embargo, hasta los primeros años de la década de



El sueño americano de tierra y libertad, y riquezas, fue atrayendo a los jóvenes, oleada tras oleada, hacia el Oeste. Así comenzó la gran migración que poblaría el Oeste y que imbuiría un espíritu de conquista al naciente pueblo norteamericano. Así lo enfatiza el grabado adjunto, titulado *American Progress*.

1820, debido a las reclamaciones inglesas en el Norte, al poco atractivo de las Grandes Llanuras y a la abundancia de tierras en las áreas más cercanas, al este del Mississippi, aún fueron pocos los estadounidenses que se aventuraban mucho más allá del gran río.

Por esos mismos años, en 1819, Estados Unidos logró que España le cediera el territorio de Florida a cambio de 5 millones de dólares, que servirían para asumir las reclamaciones de los ciudadanos estadounidenses, además de renunciar para siempre a sus eventuales derechos sobre el Territorio de Oregón, en el Lejano Oeste, que por entonces ya se estaba convirtiendo en un centro de gran actividad gracias al comercio de pieles. Desde los primeros años del siglo XIX, intrépidos aventureros habían ido reconociendo la región de las Rocosas de este a oeste, pero este territorio se reveló, en principio, poco interesante para la colonización masiva. No ocurría lo mismo con el litoral del Pacífico, considerado como base del comercio de pieles con China y donde ya llevaban muchos tiempo

instalados los colonos hispano-mexicanos y algunos pequeños enclaves comerciales de compañías comerciales rusas, francesas, inglesas y estadounidenses; puestos fronterizos cuya única vía de comunicación con la Costa Este era marítima, pasando por el cabo de Hornos o desembarcando en Panamá y cruzando el istmo para volver a embarcar después hacia California.

A partir de 1824, a medida que se fueron descubriendo las enormes posibilidades de aquel Lejano Oeste, la frontera estadounidense comenzó a trasladarse, dando un salto en el mapa, hacia el Lejano Oeste, hasta la California mexicana y el territorio no organizado de Oregón, saltándose de momento el vasto interior, por ahora ignorado. Durante las dos décadas siguientes, se exploraría y colonizaría aquel Lejano Oeste y se fueron hallando las sendas terrestres por las que las carretas de los pioneros del Este comenzarían a rodar cada vez en mayor cantidad en los años cuarenta.

Así que, salvo por la migración al territorio de Texas, que pertenecía por entonces a México, el avance masivo de la frontera agrícola hacia el Oeste esperaría hasta después de 1840 para pasar de Missouri y hacer sus primeras incursiones en el vasto territorio occidental. Los territorios de Louisiana, Florida, Arkansas y Texas no comenzaron a poblarse tímidamente de estadounidenses hasta la década de 1830. Pero solo era cuestión de tiempo. De poco tiempo. El ambiente ya se estaba preparando.

EL “DESTINO MANIFIESTO” DE LOS ESTADOS UNIDOS

Para muchos estadounidenses, la expansión hacia el Oeste era un simple y mero derecho divino, que no necesitaba justificación legal o diplomática alguna. “La reclamación estadounidense se basa legítimamente en

nuestro destino manifiesto a expandirnos y a poseer la totalidad del continente que la Providencia nos ha dado”, escribió el periodista John L. Sullivan en un artículo, publicado en el número de julio-agosto de 1845 de la *Democratic Review* de Nueva York, en el que defendía la oportunidad de anexionarse la República de Texas, no solo porque los tejanos así lo deseaban, sino porque era la clara y manifiesta voluntad de Dios.

Meses después, O’Sullivan volvió a recurrir a la misma idea, esta vez con gran repercusión, en una columna aparecida en el *New York Morning News* el 27 de diciembre de 1845, en la que, al referirse a la disputa con Gran Bretaña por Oregón, sostuvo que: “Y esta demanda se basa en el derecho de nuestro destino manifiesto a poseer todo el continente que nos ha sido conferido por la Providencia, para el desarrollo de un gran experimento de libertad y autogobierno”.

Muy pronto, políticos y otros líderes de opinión aludieron a este “destino manifiesto” para justificar la expansión imperialista de los Estados Unidos, propagando la convicción de que la *misión* que Dios eligió para al pueblo estadounidense era la de explorar y conquistar nuevas tierras a fin de llevar a todos los rincones de Norteamérica la *luz* de la democracia, la libertad y la civilización. Así se impregnaba de aprobación moral el expansionismo norteamericano y sus planes anexionistas.

Sin embargo, la doctrina del destino manifiesto no obtuvo un apoyo unánime e incondicional. Mientras en el Noreste se creía que los Estados Unidos tenían la misión de llevar los ideales de la libertad y la democracia a otros lugares, en el Sur se veía en esa posible expansión la posibilidad de extender su ideal esclavista.

Por su parte, en el grupo de los escépticos de la expansión territorial estaban los que creían que si los Estados Unidos crecían demasiado les iba a ser difícil continuar con su autogobierno. Para ellos, la democra-

Breve historia de la Conquista del Oeste



El periodista John L. Sullivan [*izquierda*] y el senador por Misuri, Thomas H. Benton [*derecha*] fueron los principales inspiradores de la doctrina del “Destino Manifiesto” que imbuyó de deseo de conquista a miles de colonos y pioneros del Este.

cia solo podía practicarse en un territorio relativamente pequeño y poco poblado, y el crecimiento desmesurado imposibilitaría la consolidación de la nación.

Otro punto de discusión fue el empleo de la fuerza. Algunos líderes políticos —cuyo máximo exponente fue el luego presidente James K. Polk (1795-1849)—, no dudaban de intentar anexionarse el mayor territorio posible aun a riesgo de desencadenar guerras con otras naciones, como de hecho ocurriría. Otros se oponían, aunque tímidamente, al uso de la fuerza, basándose en que los beneficios del sistema bastarían por sí solos para que los territorios se les unieran voluntariamente.

En todo caso, la doctrina del destino manifiesto reflejó el pensamiento de un siglo en que el expansionismo y el imperialismo se veían como comportamientos necesarios si una nación quería fortalecerse y desarrollarse.

No obstante, también hubo razones coyunturales. Entre ellas, la competencia con los ingleses por el comercio en Asia. Los estadounidenses sabían de las



Al comienzo, muchas tribus indígenas ayudaron al “hombre blanco” en su exploración, avance y establecimiento de las tierras del interior de Norteamérica.

ventajas comerciales de tener un puerto en el Pacífico, especialmente en California, que pertenecía por entonces a la joven república de México, recientemente (1821) emancipada del imperio español. En esa época, el comercio con Europa era floreciente y el que se tenía con Asia estaba prosperando; los aventureros extraían fortunas de China y los especuladores buscaban oportunidades para invertir. A unos y otros les preocupaba que las intrigas de los imperialistas europeos pudieran poner en peligro las oportunidades y las libertades de los estadounidenses.

Por otra parte, con el aumento de la población, la economía norteamericana se desarrolló, lo que redundó en que el deseo de expansión también creciera. Para muchos colonos, la tierra significaba autosuficiencia, libertad, futuro y prosperidad. Por tanto, la expansión hacia el Oeste ofrecía oportunidades para el desarrollo personal.

Finalmente, la marcha hacia el Oeste se alentó también por la convicción personal y social de que no

había límites para lo que el individuo y la nación podían lograr. Porque, por lo demás, el progreso y la expansión eran muy necesarios para superar las casi crónicas crisis económicas (por ejemplo, las dos depresiones económicas de 1818 y 1839) y las tensiones sociales creadas por la abrumadora llegada de nuevos emigrantes europeos. En el Oeste, la tierra era muy barata y, en algunos casos, bajo determinadas circunstancias, gratuita. Era allí, por tanto, donde había que ir si se quería prosperar.

“¡VE AL OESTE Y PROSPERA!”

Desde 1820, se venía produciendo sucesivas oleadas de inmigrantes. De los ingleses y holandeses de la primera y los irlandeses, alemanes y escandinavos de la segunda, se pasó ahora a los eslavos, italianos y judíos de Europa central.

Entre 1820 y 1860, los Estados Unidos recibieron a 5.000.000 de europeos. Ante los graves problemas inherentes a la asimilación de tal caudal humano, el senador por Missouri, Thomas H. Benton lanzó su primera campaña animando a los pobres a marchar hacia el Lejano Oeste en busca de espacios abiertos y en huida de la miseria de los suburbios de las grandes ciudades del Este. Unos territorios que, por lo demás, cada día se iban conociendo mejor.

La creación en 1838 del Servicio Cartográfico del Ejército de los Estados Unidos permitió distraer las actividades del estado mayor hacia tareas más incruentas que la de atosigar a las tribus indígenas o la de preparar planes bélicos contra México y Gran Bretaña. Una de esas tareas fue la de encargar un detallado informe sobre el perfil topográfico de todo el Oeste norteamericano.

Era el momento en el que se había despertado en la clase política un interés desmedido por las tierras



La conquista y colonización del interior del subcontinente norteamericano implicó el duro enfrentamiento con una orografía y topografía especialmente abrupta, aunque también bella y majestuosa.

vírgenes, interés que iría creciendo en poco tiempo por los motivos políticos, económicos y sociales ya comentados.

El encargado de llevar a cabo aquel informe fue el por entonces segundo teniente John Charles Frémont (1813-1890) —*casualmente*, yerno del senador Benton—, quien en 1836 había culminado un importante trabajo cartográfico sobre el curso alto del Missouri. En 1842, la primera expedición Frémont partió con el encargo concreto de explorar a fondo las montañas Rocosas y sus territorios adyacentes. Frémont escogió como guía a un personaje destinado a entrar, como él, en la mitología del Oeste: Christopher “Kit” Carson (1809-1868), con el que nació la figura arquetípica del “hombre de frontera”. Cuando Frémont requirió sus servicios, Carson tenía treinta y tres años y era el hombre indicado para guiar a la expedición, tarea en la que se precisaba tener sentido de la orientación, temple de cazador y experiencia para sobrevivir en medio de una naturaleza desconocida y hostil.

Entre 1842 y 1846, Frémont y su inseparable guía condujeron a distintas expediciones por la Senda de Oregón y, a través del interior de Sierra Nevada, hacia California. La primera remontó el curso del río Columbia, determinando su navegabilidad, franqueó las Rocosas y exploró Sierra Nevada y el valle de Sacramento. El retorno se hizo contorneando el Gran Lago Salado de Utah. Se suele aceptar que, con ello, se convirtieron en los primeros blancos estadounidenses que veían el lago Tahoe y también en los primeros en descartar que la Gran Cuenca tuviera salida al mar, como se daba casi por seguro.

El ya capitán Frémont hizo una memoria brillante, detallada y entusiasta. Su lectura ante el pleno de Congreso de Washington dejó a los representantes convencidos de las posibilidades del más Lejano Noroeste como tierra de ubérrimos pastos y fértiles

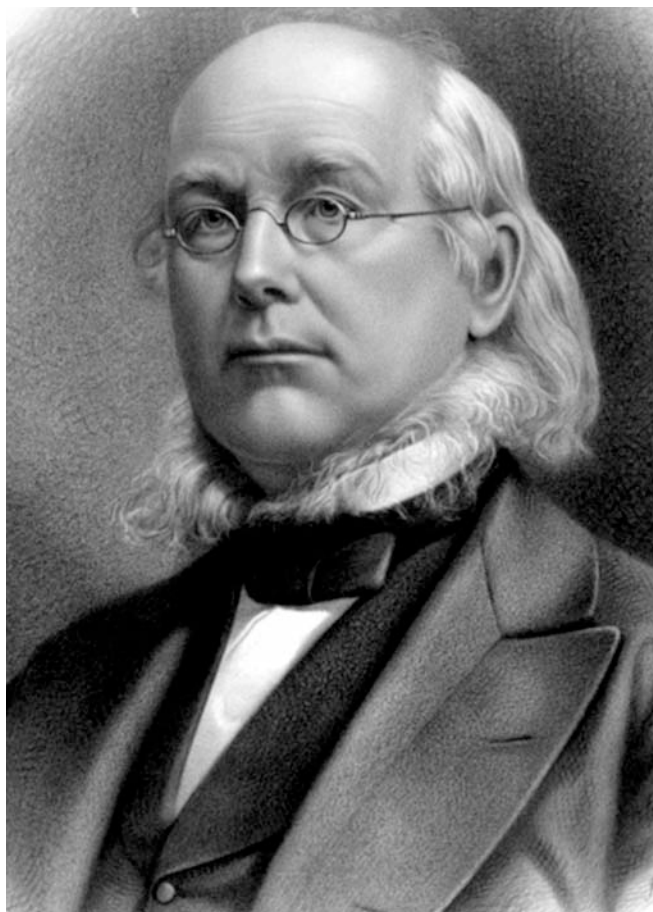
cultivos. Agricultura y ganadería tenían su futuro asegurado en campos sin fin y praderas interminables, todo ello sin desdeñar las riquezas que el subsuelo pudiera ocultar.

La memoria fue impresa, tirándose miles de ejemplares y convirtiéndose en el evangelio de una nueva religión: la de los creyentes en que la Tierra Prometida estaba en el Noroeste, en el Territorio de Oregón. Uno de los más decididos defensores del nuevo credo fue, por supuesto, el senador Benton, que se erigió en portavoz de una inquietud compartida por ciertos estratos de la sociedad de Nueva Inglaterra respecto a la indigencia en que se encontraban millares de familias, recién llegadas de Europa, que vivían hacinadas en las grandes ciudades portuarias de la Costa Este y a quienes el crecimiento de la nueva nación no bastaba para dar trabajo fijo y salario digno.

Reflejando esa misma inquietud, el director del *New York Tribune*, Horace Greeley (1811-1872) convirtió su periódico en vehículo de propaganda de la *Tierra Prometida* del Oeste, entendiéndolo que la movilización de los desocupados hacia lo inexplorado sería un medio de rebajar los previsibles problemas sociales y de conjurar las inevitables crisis. Greeley propuso que el Gobierno concediera tierras en propiedad a inmigrantes de origen campesino y, para animar a los posibles candidatos, lanzó el que sería popular lema: “¡Ve al Oeste, muchacho, y progresa con el país!”.

Los artículos de Greeley, las cada vez más divulgadas informaciones de los exploradores y hasta las narraciones del novelista Fenimore Cooper y el historiador Francis Parkman, entre otros muchos, ayudaron a inculcar una atractiva imagen del Lejano Oeste en momentos propicios a la exaltación nacionalista fomentada por la Doctrina Monroe y por la tesis del Destino Manifiesto. Paulatinamente, se fue generalizando el sentimiento de que el porvenir y el destino de

Breve historia de la Conquista del Oeste



El director del *New York Tribune*, Horace Greeley (1811-1872) convirtió su periódico en vehículo de propaganda de la Tierra Prometida del Oeste, al entender que la emigración de los desocupados sería un medio de rebajar los previsibles problemas sociales y de conjurar las inevitables crisis. Greeley propuso que el Gobierno concediera tierras en propiedad a inmigrantes de origen campesino y, para animarlos, lanzó el que sería popular lema: “¡Ve al Oeste, muchacho, y progresa con el país!”.

la nación estaban en las tierras que se extendían a partir de la ribera occidental del Mississippi. Liberada definitivamente de toda tutela británica, zanjados con Francia todos los pleitos con la compra de Louisiana y adquiridos, también, la Florida y los derechos a Oregón a España en 1819, la naciente Unión podía mirar decididamente hacia el Oeste y el Sudoeste sin que nada se le quedara pendiente en su retaguardia. Así, las diversas rutas desbrozadas comenzaron a llenarse de colonos y aventureros.

LAS RUTAS HACIA EL LEJANO OESTE

Al cabo de más de un cuarto de siglo de exploraciones, en el incipiente mapa del Oeste se destacaban como trazos fundamentales las primeras rutas abiertas por la mítica aspiración por alcanzar el más remoto Oeste, es decir, la costa del océano Pacífico. Todas estas sendas —conocidas en su conjunto como “la Senda Terrestre” (*The Overland Trail*)— eran coincidentes desde Missouri hasta South Pass, en el actual Wyoming, donde se separaban.

A partir de ahí, la Senda de Oregón se dirigía hacia el norte por el recorrido trazado originalmente por el pionero Willamette. La de California se encaminaba hacia el sur por Fort Bridger y Salt Lake City, para, tras desafiar la Gran Cuenca, llegar a Fort Sutter (hoy Sacramento). Además, el Viejo Camino Español se aventuraba por el desierto de Mojave hasta Los Ángeles, y el Camino de Santa Fe unía Missouri con Nuevo México. Por estas sendas se empezó a hacer camino siguiendo las huellas de los primeros carromatos, precursores de la gran riada posterior.

Junto a esta apertura de surcos por llanuras sin fin, altiplanos de lava, desfiladeros pavorosos, monta-



Hoy, un hito, alzado en pleno South Pass (“Paso Sur”), rinde homenaje a los miles de colonos que lo transitaron camino de California y Oregón.

ñas de nieves perpetuas y desiertos de arena, las primeras exploraciones habían ido creando unos puestos avanzados que empezaron siendo punto de encuentro estacional de tramperos, traficantes, exploradores e indios y que, poco a poco, se fueron transformando en lugares de abastecimiento y apoyo a las caravanas: Fort Henry (1810), en Idaho; Fort Pierre (1817), Dakota del Sur; Fort Leavenworth (1827), Kansas; Fort Kearney, Fort Hall, Fort Lisa...

En 1820 ya se contabilizaban cerca de 2.000.000 de personas afincadas al oeste de los Apalaches, lo que se consideraba antaño como la divisoria entre Nueva Inglaterra y lo desconocido. El concepto de frontera iba a ser, desde entonces, un componente móvil en la geografía americana, a tenor del desplazamiento paulatino hacia la lejanía del Oeste, y también un ingrediente decisivo en la conformación de la mentalidad y el carácter del futuro habitante del Oeste y, por derivación, del actual estadounidense medio.

LA SENDA DE OREGÓN

La primera ruta terrestre cartografiada que atravesaba los Estados Unidos fue la seguida por Lewis y Clark entre 1804 y 1805. Ellos creyeron que habían encontrado una ruta práctica hacia la Costa Oeste. Sin embargo, el paso que tomaron a través de las Rocosas, el Lolo, resultó ser demasiado difícil para que lo utilizaran las carretas. En 1810, el peletero John Jacob Astor sufragó una expedición —conocida popularmente como “Expedición Astor” o “Expedición de los Astorianos”— en busca de una ruta terrestre de abastecimiento para su enclave comercial de Astoria, situado en la boca del río Columbia, Oregón. Temiendo el ataque de los pies negros, la expedición se desvió hacia el sur de la ruta de Lewis y Clark por

lo que hoy es Dakota del Sur, continuó luego por Wyoming, para bajar por el río Snake y llegar al Columbia.

Tiempo después, miembros de aquella expedición, dirigidos por Robert Stuart (1785-1848), volvieron al Este vía río Snake, después de que Astor vendiera el fuerte a la British North West Company en 1812. En su camino, el grupo tropezó con el South Pass: un puerto de montaña de baja altitud y amplio que atraviesa las Rocosas por Wyoming. Por primera vez se había utilizado lo que parecía una ruta practicable por carretas en su totalidad.

A partir de 1823, la Senda de Oregón comenzó a ser explorada a fondo por tramperos y exploradores. En la década de 1830, comenzó a ser regularmente utilizada por tratantes de pieles, misioneros y expediciones militares. Al mismo tiempo, pequeños grupos de colonos intentaron seguirla y llegaron con éxito a Fort Vancouver, en lo que hoy es el estado de Washington.

A primeros de mayo de 1839, un grupo de hombres procedentes todos de Peoria, Illinois, partió con intención de colonizar el Territorio de Oregón en nombre de los Estados Unidos y expulsar de allí a las compañías peleteras inglesas. El grupo estaba dirigido por Thomas J. Farnham (1804-1948) y se llamó a sí mismo “los Dragones de Oregón”. Portaban una gran bandera blasonada con el *motto* “Oregón o la tumba”. Aunque el grupo se dividió, algunos de sus miembros llegaron efectivamente a Oregón.

El 16 de mayo de 1842, la primera caravana de carretas organizada que intentaba recorrer la senda de Oregón por entero partió de Elm Grove, Missouri, con unos 125 pioneros. El grupo era dirigido por Elijah White (1806-1879), nombrado subagente indio para Oregón y, por tanto, primer funcionario federal en la región. Al llegar, el delegado de la Hudson’s Bay en



Las montañas Rocosas no eran, ni mucho menos, el único accidente orográfico al que se tenían que enfrentar los colonos. En este caso, el grabado muestra el cruce de la cadena montañosa de Sierra Nevada.

Fort Vancouver, John McLoughlin, ofreció alimentos y equipo agrícola a crédito a los colonos, pues, pese a que la política de la compañía era desalentar la emigración estadounidense, él era reacio a matar de hambre a nadie.

Finalmente, en 1843, Peter Burnette, Jesse Applegate y Marcus y Narcissa Whitman, miembros de la conocida después como “Gran Migración” o “Caravana de 1843”, formada por unos 1.000 inmigrantes, demostraron que esa vía permitía las grandes expediciones en carretas.

En su definitivo trazado, la senda estaba entrecortada por numerosos atajos desde Missouri a Oregón, pero el brazo principal seguía una sucesión de valles fluviales durante unos cinco meses, en los que se atravesaban los actuales estados de Missouri, Kansas, Nebraska, Wyoming, Idaho y Oregón.

Los veinticinco años siguientes, el sendero vio pasar a no menos de 500.000 emigrantes. Aproximadamente uno de cada 17 de ellos (unos 30.000 en total) no sobrevivió al viaje debido a innumerables causas, especialmente al cólera. Los carros solían ir tirados por bueyes, animales potentes bien adaptados al terreno y que se servían de los alimentos disponibles en el propio sendero. El único inconveniente era su lentitud: no recorrían más de 4 kilómetros a la hora.

La senda se mantuvo en uso durante la Guerra de Secesión, pero el trasiego de personas declinó lógicamente tras 1869, cuando se completó el ferrocarril transcontinental.

LA SENDA DE CALIFORNIA

En cuanto a la llamada Senda de California, la primera caravana de pioneros, liderada por John Bid-

well (1819-1900), la transitó en mayo de 1841, después de que 34 personas dejaran Independence, Missouri, a bordo de carretas y llegaran a California los primeros días de noviembre. En 1843, Joseph Chiles (1800-1852) repetiría el mismo viaje. En 1844, Caleb Greenwood y el grupo Stephens-Townsend-Murphy sería el primero en cruzar con carros Sierra Nevada. Un año después, Lansford W. Hastings y John Charles Frémont guiaron a varios centenares de pioneros a California.

El goteo de emigrantes se convertiría en una riada después del descubrimiento de oro en California en 1848. La ruta original tenía muchas variantes, que fueron utilizadas por aproximadamente 250.000 granjeros y buscadores de oro para llegar a los campos auríferos y a los asentamientos de colonos de California desde el comienzo de la década de 1840 hasta la introducción de los ferrocarriles a finales de la de 1860. De ellos, al menos 5.000 se dejaron la vida en su recorrido. La Senda pasaba por los estados de Missouri, Kansas, Nebraska, Colorado, Wyoming, Idaho, Utah, Nevada, Oregón y California. Los viajeros tomaban la Senda de Oregón hasta llegar a Fort Bridger, luego se desviaban hacia California por diferentes puntos del sudoeste de Wyoming y del sur de Idaho, por Fort Hall. Al llegar a las cercanías de Reno, se dividían de nuevo en varias sendas para atravesar Sierra Nevada y remontaban hacia Sacramento, tras dejar atrás San Francisco.

EL VIEJO CAMINO ESPAÑOL

Mucho más al Sur, el Viejo Camino Español vivió su edad de oro como ruta comercial entre Santa Fe, Nuevo México, y Los Ángeles, California, entre los años 1830 y 1848. Durante este periodo,

los comerciantes mexicanos y estadounidenses llevaban al Oeste lanas con reatas de mulas y volvían hacia el Este con mulas y caballos californianos para los mercados de Nuevo México y Missouri.

La senda dejaba Santa Fe y se dividía en dos brazos. El ramal sur, la ruta principal, subía hacia el noroeste para pasar las montañas San Juan, en Colorado, hacia el río Green, Utah. Por su parte, el brazo norte progresaba por el valle de Saint Louis, después de atravesar hacia el oeste por la montaña Cochetopa, para seguir los ríos Gunnison y Colorado y reunirse con el otro brazo cerca del río Green. Ya unificada, la pista atravesaba el sur de Nevada tras cruzar el desierto de Mojave hacia la misión californiana de San Gabriel y Los Ángeles. Aproximadamente unos 2.000 kilómetros a través de alta montaña, áridos desiertos y profundos cañones.

El trampero Jedediah Smith dirigió el primer grupo de colonos estadounidenses que probó a pasar en 1826 por esta ruta, alcanzó San Diego y exploró hacia el norte hasta San Francisco. Al año siguiente repitió su hazaña y llegó por la costa del Pacífico hasta Columbia.

La primera caravana comercial estuvo dirigida por el hispanomexicano Antonio Armijo y partió desde Abiquiú, Nuevo México, para llegar a Los Ángeles a finales de 1829. En 1830, el tratante William Sublette (1799-1845) guió el primer convoy de bueyes. La senda también fue utilizada posteriormente por el ejército durante la guerra con México. El tránsito humano y comercial continuó hasta mediados de la década de 1850, con Nuevo México y California convertidos ya en territorios estadounidenses, cuando un cambio en el uso de carretas de carga dejó obsoleta la vieja ruta.

EL CAMINO DE SANTA FE

Por último, el Camino de Santa Fe fue utilizado por primera vez en 1821 por William Becknell (1787-1856), que dirigía una caravana que pasó mil calamidades por las tortuosas rutas montañosas del Raton Pass. En el viaje de regreso, Becknell descubrió un atajo por el desierto Cimarrón, un área asequible a los carros, pero una atroz sequía y las tormentas de polvo resultantes estuvieron a punto de hacer que la aventura acabara en desastre.

Se trataba de una ruta muy azarosa, sobre todo a causa de que ofrecía muy pocos puntos de abastecimiento de agua, lo que causaba muchas muertes. Además, los viajeros afrontaban unas condiciones de viaje muy duras y no pocos peligros adicionales, entre los que estaban los ataques de los indios, la escasez de comida, las condiciones climáticas (como las terribles tormentas eléctricas) e, incluso, las mordeduras de serpientes. El Camino de Santa Fe fue principalmente una ruta comercial que cruzaba el sudoeste de Norteamérica conectando Missouri con Santa Fe, Nuevo México. Desde 1821 a 1846, fue una ruta internacional utilizada por los comerciantes mexicanos y estadounidenses. En 1846, durante la Guerra contra México, el ejército estadounidense la utilizó para invadir Nuevo México. Después, se convirtió en una ruta nacional estadounidense que conectaba con los nuevos territorios del Sudoeste. El tráfico comercial continuó, incluyendo el considerable trasiego de aprovisionamiento de los fuertes aledaños. También sería utilizado por líneas de diligencias, miles de buscadores de oro en camino hacia los campos auríferos de California y Colorado, aventureros, traficantes de pieles y emigrantes. En 1880, los ferrocarriles llegaron a Santa Fe y el camino se convirtió en historia.