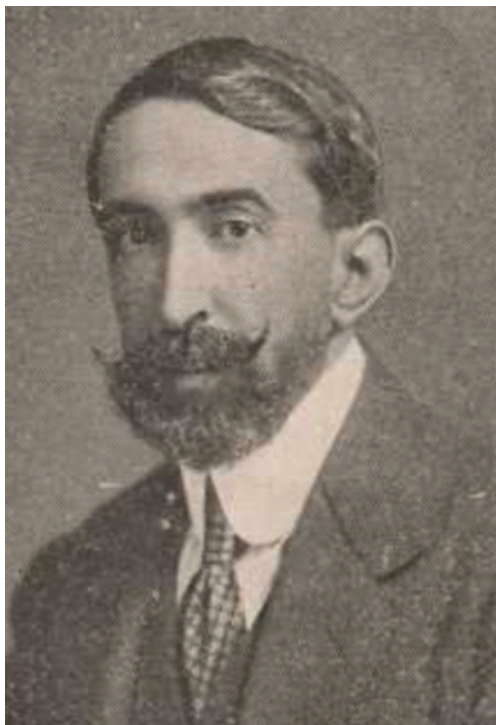


VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO
DURANTE LA GRAN GUERRA



COLECCIÓN HECATONQUIROS



LORENZO BELLO TROMPETA
(Alba de Tormes, Salamanca 1874 - Barcelona, 1938)

Lorenzo Bello
VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO
DURANTE LA GRAN GUERRA

Edición a cargo de Marvin Thompson



GINGER APE BOOKS&FILMS

Título original: *Viaje alrededor del mundo durante la Gran Guerra* (1922)

Autor: Lorenzo Bello

Maquetación: Rubén L. Conde

Imagen de cubierta: Rubén L. Conde, *Lights Out!* (2014)

Colección: Hecatonquiros

HC04-00010-C

Primera edición en Ginger Ape Books&Films: septiembre de 2014

© De la presente edición: Ginger Ape Books&Films, S. L.

© Copleft.

Ginger Ape Books&Films, S. L. autoriza la reproducción total o parcial de esta obra y su difusión por medios impresos o telemáticos siempre que el uso y/o la distribución no persigan fines comerciales.

ISBN: 978-84-941858-3-0

Depósito legal: AL 941-2014

BIC: WTL / 3JJF

Impreso por Masquelibros, S. L.

Pol. Industrial Llanos del Valle

Calle Plateros, nº. 23

23009 - Jaén

Ginger Ape Books&Films, S. L.

www.gingerapebooks.com · www.facebook.com/gingerapebooks

ÍNDICE

PRIMERA PARTE.....	13
I.....	17
II.....	41
III.....	77
IV.....	99
V.....	129
VI.....	163
VII.....	199
VIII.....	243
SEGUNDA PARTE.....	257
IX.....	261
X.....	295
ÍNDICES TEMÁTICOS.....	319

NOTA PRELIMINAR

Viaje alrededor del mundo durante la Gran Guerra de Lorenzo Bello fue publicado por vez primera y única en 1922 por la extinta casa editorial CALPE, entonces bajo la dirección de don José Ortega y Gasset. Para la presente edición se ha revisado y corregido el texto original según los usos de la ortografía vigentes, procediendo igualmente a la actualización de ciertas toponimias y a la normalización de algunos de los barbarismos empleados por Bello, ya hoy plenamente incorporados a nuestra lengua. Esta edición presenta, además, un abundante material adicional, pensado para mayor disfrute y comprensión de la obra, conteniendo: una semblanza del autor, un generoso apartado gráfico, textos de apoyo y cronologías por capítulos, anotaciones a pie de página y diversos índices temáticos. Las notas a pie más que completar una información a la que el lector puede acceder fácilmente por cualesquiera otros medios, pretenden entablar un diálogo con este, desarrollando una lectura paralela o ampliada del original y abandonando en ocasiones el tono neutral para aportar la propia visión o punto de vista del editor.

Es nuestro sincero deseo que el trabajo realizado redunde en beneficio del libro y haga su lectura más agradable.

El editor

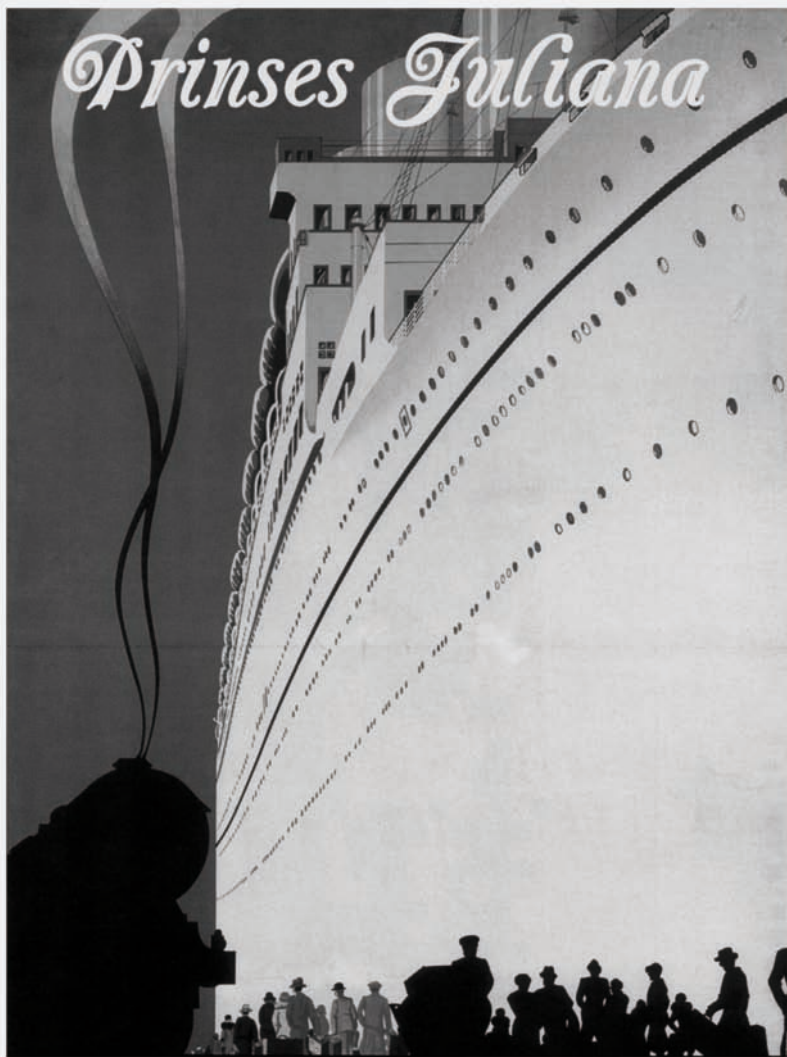
VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO
DURANTE LA GRAN GUERRA

PRIMERA PARTE



DE MANILA A BARCELONA POR ORIENTE
DEL 23/06 AL 01/09/1917

Prinses Juliana



JAVA-HONG KONG-JAPAN
HAWAII-SAN FRANCISCO

SEE HONG KONG



The
RIVIERA *of the* **ORIENT**

El 18 de marzo hizo un mes del inicio de nuestra intensa ofensiva contra nuestro peor enemigo. ¡Podemos estar satisfechos en todos los sentidos con los resultados obtenidos en este tiempo! Los ingleses han sufrido, pese a todas las medidas adoptadas antes y después, importantes pérdidas en el mar: unos doscientos barcos perdidos desde el comienzo de la guerra, según las últimas declaraciones de los aliados [...]

Cuanto más enemigos se expongan a las proas de nuestras naves y sean hundidos, ¡mucho mejor! Enterrémoslos en el fondo del mar; ¡solo eso nos ayudará! Esperemos que pronto podamos recibir más buenas noticias.

Vicealmirante Kirchhoff en el *Hamburger Fremdenblatt*

19 de marzo de 1915



I
LA ATALAYA DEL FAR EAST
De Manila a Hong Kong

23/06/1917: Partida de Manila rumbo a Hong Kong a bordo del vapor Yuensang

26/06/1917: Desembarco en el puerto de Hong Kong

27/06/1917: Visita a Shameen y Cantón

A la caída del sol, el fondo de la hermosa bahía de Manila se veía confusamente con los prismáticos como una cinta azulada sobre la quietud plomiza de las aguas tranquilas. En el horizonte se esfumaba el alto y cónico Arayat, solitario de las llanuras de Luzón, y las montañas de Zambales más próximas destacaban sus moles violáceas.

En el veterano vapor Yuensang, asmático trotamonzones del mar de la China, los émbolos braceaban pesadamente, y el barco avanzaba lento en demanda de Corregidor, donde un torpedero americano cerraba, como un centinela, el paso de Boca Chica. Franqueado este, después del cambio de señales, el vaporcito viró, y ya fuera de bahía, cerca de la costa, balanceóse aparatosamente con la recalada en la bocana, y arriando su bandera británica, hizo rumbo a Hong Kong.

La tarde del 23 de junio de 1917 moría entonces entre los encendidos celajes de un ocaso cálido y calmoso

de Oriente. El pasaje, que se había adormecido bajo los toldos, en el grato imperio letárgico del sol, en el mar, sacudió la pereza al oír las notas extrañas del gong llamando a la mesa. Componían aquel, en su mayor parte, empleados americanos que regresaban a la metrópoli, negociantes ingleses y mercaderes chinos.

Luzón, la isla bella, se desvanecía a lo lejos, entre el oscuro celaje que dejábamos a popa; pero la estela fosforescente del barco nos guiaba a ella, no resignándose nuestra mente a abandonarla del todo. Aún flotaban en nuestra retina las perspectivas luminosas de los campos de Pampanga y Nueva Écija, que antes de embarcar habíamos recorrido en compañía de uno de los senadores más prestigiosos del país, el hoy comisionado residente en Washington, el honorable Isauro Gabaldón. Las verdes llanuras pródigas, con sus geométricos linderos de las plantaciones de arroz, tabaco y maíz, pregonaban por todas partes la prosperidad creciente de aquella tierra filipina, tan digna de ser feliz.

Aún nos parecía tener ante nosotros el panorama risueño de Manila, la espléndida ciudad del Pásig, tendida en el fondo de la hermosa bahía. ¿Qué harían entonces nuestros amigos? Después de la calma enervante de las horas de sol, la ciudad disfrutaría de la brisa del ocaso, en el bullicio de la histórica Luneta, al pie del monumento a Rizal¹. Allí quedaban nuestros queridos compatriotas,

¹ Monolito conmemorativo erigido a la memoria de José Rizal (1861-1896), héroe y mártir de la causa independentista filipina. Acusado de felonía, fue condenado a muerte por un tribunal militar español y fusilado por sentencia inapelable del Consejo de Guerra poco antes de la definitiva pérdida de la antigua colonia de ultramar en 1898, año en que fue cedida a los Estados Unidos, junto con Puerto Rico y Guam, dentro de los acuerdos de París, que ponían fin a la

nuestros buenos amigos filipinos; allí quedaba, tras aquella cortina de sombras, la tierra hospitalaria que tantos españoles aman todavía como una segunda patria...

Antes de bajar al comedor miramos por última vez, apoyados en la regala, las costas filipinas, que se perdían en las primeras sombras de la noche, y nos entregamos a esa indefinible sensación, vivo acicate del viajero que tiene ante sí, misteriosa y atrayente, la ruta de lo desconocido. Volvíamos a España por el Este. La China, Japón, Hawái, Estados Unidos, en visión rápida, se ofrecían a nosotros como la cinta de un cinematógrafo. ¡Cuántas veces, en nuestros viajes por el canal de Suez, habíamos soñado con poseer esa cinta mágica con la que se nos antojaba acabaríamos de ceñir el mundo! Si a un hombre de comercio le era dado también entregarse alguna vez a sus modestos ensueños, ninguna ocasión más propicia que aquella tarde tranquila, en la cubierta de un barco, con medio mundo desconocido en perspectiva por la proa.

El mar de China, de ordinario inquieto y borrascoso, dio al Yuensang una travesía feliz. La leve sonrisa del *boy* que nos servía el café matinal nos indicó, tres días después de la partida, el 26, que llegábamos a Hong Kong. Subimos a la toldilla cuando salía el Sol; teníamos, en efecto, a la vista, aún lejano, el Gibraltar asiático, la atalaya del Far East, o Lejano Este, una de las islas mejor situadas en el mundo para la estrategia comercial, y el

llamada Guerra de Cuba o Hispano-Estadounidense. Además de otros escritos, fue autor de una excelente novela sobre la que queremos llamar la atención, *Noli me tangere*, publicada originalmente en 1887 y recientemente recuperada por Ediciones del Viento (Colección Viento del Oeste, 2013. Prólogo a cargo de Manuel Leguineche) [N. del E.].

puerto inglés, después de Londres y Liverpool, de mayor movimiento en tonelaje. Los primeros rayos solares daban ya las más altas construcciones del Pico [Victoria], y a través de la azulada cortina de bruma aparecían los contornos pintorescos de la isla y de los montes de la bahía de Kowloon, en el continente, poblados de verdura.

Aunque en 1910 habíamos visitado ya la floreciente colonia inglesa, los acontecimientos de la guerra europea, especialmente la marítima, daban a esta gran base del tráfico de Oriente un interés especial, despertando una curiosidad que ansiábamos satisfacer. La pequeña isla de Hong Kong², de unas diez millas de largo por tres y media en su mayor anchura, está situada al Sur de China, en la costa de la provincia de Kwangtung y en las inmediaciones del estuario del Chekiang o río Perla, conocido mejor por río de Cantón. Un estrecho, cuya anchura varía de una a cinco millas, la separa del continente, donde los ingleses poseen, en la península de Kowloon, una faja de terreno de unas 270 millas cuadradas, que denominan *Nuevos Territorios*. La isla fue cedida a perpetuidad por China a la Gran Bretaña por los tratados de Cantón y Nanking de 1841-42, y la faja continental fue adquirida por esta en 1898, según la convención de Pekín, por un período de noventa y nueve años. La colonia mide en total unas 390 millas cuadradas y tiene una población china de cerca de medio millón de habitantes. La capital, que los ingleses fundaron con el nombre de Victoria, ha tomado, como el puerto, por extensión, el nombre de la isla.

² Región Administrativa Especial de la República Popular China desde julio de 1997 [N. del E.].

Hong Kong posee hoy el puerto de mayor tráfico del extremo Oriente, es cala de carboneo de los grandes *liners* o transatlánticos y punto de tránsito y de distribución de carga; por sus muelles se calcula que pasa el 40 por 100 de la importación y exportación de China. Cuando los bravos cargueros empezaron a remontar el Chekiang hasta Cantón, el tráfico del puerto se resintió algo; pero con el tendido del ferrocarril que une esta gran ciudad con Kowloon, Hong Kong ha consolidado su situación estratégica comercial de tal modo, que cuando esta línea ferroviaria, enlazando con la Wuchang-Hankow-Pekín, una el Sur de China con Europa, acortando considerablemente la vía transiberiana, Hong Kong será el insustituible centro de distribución de la China central y meridional y quizá de todo el extremo Oriente.

A la entrada del puerto atracó al costado del Yuen-sang la lancha Cormoran, con los oficiales de la Armada para la inspección de pasaportes. La sobria amabilidad británica cumplió rápidamente este requisito sin trabas, sin molestias, con ese espíritu de respetuosa tolerancia y libertad del que no puede desprenderse, ni en tiempo de guerra, el admirable señorío inglés. A las nueve estaba ya fondeado el vapor, y poco después desembarcábamos en Blake Pier.

Estábamos en Hong Kong; pero ¡qué desierto y silencioso nos pareció el puerto! Las modernas y flamantes escuadras de los grandes *paquetes* transatlánticos, de todas las banderas del mundo, que habíamos admirado años antes en el canal, ya no destacaban sus blancos puentes, altos como castillos, frente a Connaught Road. Los pan-

zudos *tramps*, cargueros de estruendosas maquinillas, que entonan el estridente himno al tráfico moderno tan pronto en Liverpool como en Melbourne, Vladivostok, Durban, Kobe o Manila, ya no animaban el puerto. Vaporcitos costeros, dos barcos de guerra de tipo antiguo, varios veleros, tres cargueros japoneses y un *blue funnel*, uno de esos innumerables *chimenea azul* de inmensas tragaderas, que todavía se veían por todos los mares de la tierra, era lo único que había entre Hong Kong y Kowloon. Entonces sentimos la primera sensación de la gran guerra lejana; la paralización del tráfico marítimo hería los fondeaderos de Hong Kong, por donde solían pasar diariamente cuarenta vapores de altura, sin contar el cabotaje de China. Los sampanes de doradas velas y los *ferries* de Kowloon surcaban sin estorbos las aguas del estrecho, verdes aguas de jade, la esmeralda china.

En tierra todo aparecía, en cambio, normal, y la vida quizá más intensa que nunca por el constante aumento de la población china. Centenares de *rickshaws*, con sus llantas de goma, tirados por veloces *coolies* de disformes pantorrillas, se deslizaban vertiginosamente por las vías más céntricas, mientras en las sillas gestatorias de bejuco se balanceaban los pasajeros que subían a las pintorescas avenidas que ciñen, en lo alto, las colinas. En algunos hieráticos rostros ingleses parecía conservada la ancestral expresión de dominio que debieron tener los grandes señores del tiempo de los palanquines. Las damas, tocadas con grandes pamelas envueltas en blancos velos finísimos, se erguían en aquellas cómicas sillas de mano como si fuesen sentadas en un trono. La típica vía central Queen's

Road hervía congestionada por la multitud china, ágil, viva, inteligente, algo europeizada de indumento en los últimos años, desde que la revolución hizo caer el Imperio y las coletas. En las aceras se detenían los transeúntes europeos atraídos por los escaparates, donde las maravillas de la paciencia y el monótono arte chino daban un exótico encanto a la seda, el marfil, la plata, el carey, la porcelana, el sándalo y el jade.

Los cargadores indígenas, con sus *pingas* de palma brava sobre los hombros, corrían ágilmente, maniobrando gesticulantes entre la multitud al transportar enormes pesos. En el mercado de flores, los lirios, las dalias, las camelias cautivaban más por sus matices violentos que por su escaso aroma; pero faltaba entonces el crisantemo, rey de las flores de Oriente. Por todas las calles, en todos los portales, en todos los balcones, millares de letreros, de anuncios verticales, en caracteres sónicos, dorados y negros en fondo rojo, y, filtrándose por puertas y bocacalles, el denso y silencioso hormiguero chino, en un alarde, una explosión de prolífica potencia, como no hay ejemplo en otra raza del mundo.

Arrebatado por los alados *rickshaws*, el pasaje del Yuensang se dispersó entre la multitud. A media mañana nos hallábamos descansando entre nuestros compañeros de viaje españoles, y con el equipaje intacto y libre de aduaneras molestias, en el hall del Astor House Hotel.

* * *

El vapor holandés Prinses Juliana, en que teníamos tomado pasaje hasta San Francisco de California, no había

llegado aún a Hong Kong procedente de Java. Podíamos disponer de varios días en tierra, y mis amables compañeros y yo nos dispusimos a aprovechar las horas.

La vida del *trotamundos* producirá un desgaste, un hastío que llegará a hacerse intolerable en el turista *profesional*; pero tiene para el hombre esclavo del cotidiano trabajo satisfacciones no sospechadas por aquel que, vegetando en la querencia del pueblo natal, mira con inquietud la boca del puerto sin atreverse a abandonar el ancladero. El lector turista o negociante comprenderá bien esas satisfacciones si se ha hallado alguna vez en la habitación confortable de un hotel después de varios días de camarote y con la perspectiva de un país exótico e interesante. Un hotel limpio y fresco de Oriente, servido por silenciosos camareros chinos, con ventiladores, hielo y agua a discreción, en una ciudad lejana, cuyo nombre hemos mirado con misteriosa curiosidad en el mapa siendo niños, es una de las voluptuosidades del viajero de alma inquieta y optimista. Envuelto en el quimono después del baño, con las maletas abiertas y el contenido esparcido por las sillas; sentado en una butaca de mimbre, frente a una ventana que da al puerto luminoso y atareado, a una terraza de vista espléndida o a una arboleda densa y sombría; sin ninguna prisa, ninguna preocupación, con el cigarrillo en la boca y examinando lleno de interés el plano de la ciudad desconocida que ha de visitar horas más tarde, el viajero se siente feliz. Pero el hombre que ama las sensaciones nuevas, los cielos nuevos, los paisajes nuevos, nunca siente saciada su curiosidad. Ese interés, esa curiosidad, alto y noble placer del espíritu, los despierta, quizá

como ningún otro país del mundo, la milenaria China.

En Hong Kong apenas podéis entrever lo que es la verdadera China si no os internáis por la península de Kowloon. La colonización inglesa, aunque no ha intentado nunca moldear a su semejanza los pueblos que tuvo bajo su dominio —y en eso estriba quizá su éxito—, estampa un sello material inconfundible en todos sus puertos estratégicos esparcidos por el mundo; un sello de seguridad, de confort, de orden, firmeza y señorío, pero harto monótono y sin carácter para el viajero que gusta de hallar el propio y peculiar matiz de cada pueblo. Aden, Colombo, Singapur, Hong Kong, puertos poblados por razas distintas, son tan semejantes, que, al saltar a tierra en sus muelles, el panorama os hace exclamar: «¡Esto es inglés y no puede ser más que inglés!».

Para asomarnos desde Hong Kong a la China interesante, misteriosa y hermética, y poder conocer su fuerza aplicable en su día a la lucha por la vida moderna, tenéis que remontaros por entre los deltas del Chekiang, el maravilloso río Perla, de bellas perspectivas, hasta Cantón, la gran urbe de dos millones de habitantes, capital de la provincia de Kwangtung y principal centro comercial de China. La travesía, de unas 90 millas, se hace río arriba en ocho horas en los blancos y elegantes vaporcitos de las tres compañías que se dedican a ese servicio. Puede hacerse la expedición en ferrocarril desde Kowloon —110 millas en unas cuatro horas—; pero es más cómoda y más interesante la vía fluvial.

Los barcos que suben a Cantón se detienen en Shaheen, en donde están las concesiones europeas y el exce-

lente hotel Victoria, base de los expedicionarios. De Sha-meen parten estos en sillas conducidas por cuatro *coolies* y precedidos por los indispensables guías y cicerones chinos, sin los cuales es peligroso aventurarse por los laberintos de Cantón. Estos guías abren plaza sentados en sus literas engalanadas, como de preferencia, gesticulando y gritando por entre el hormiguero chino.

En el *Bund*, o barrio comercial, en las márgenes del río y esteros tributarios, el tráfico es inmenso, las aguas están materialmente cubiertas de sampanes, juncos y cascos, donde nacen, viven y se multiplican los chinos, trabajando rudamente las mujeres con tanta o mayor fortaleza que el hombre en las faenas y maniobras de las embarcaciones. Entre esa población del río se ocultan siempre los piratas del Chekiang y del Sikiang, legítimos descendientes de los antiguos y audaces aventureros del mar de China³.

Después de ver el *Bund*, los guías se dirigen a la ciudad antigua, o ciudad tártara, cuyas altas murallas se ven en el fondo. Al entrar por una de las oscuras puertas centenarias nos sentimos de pronto transportados a un país de ensueño; el hilo de nuestra anterior existencia parece haberse roto, olvidándolo todo, y que hemos retrocedido diez siglos en la historia del mundo. Las calles, estrechas, infectas, tortuosas, laberínticas: los *yamens* o palacios tártaros; el monasterio taoísta; el templo de los Quinientos Genios bajo la presidencia del buen emperador Qianlung,

³ El incansable escritor italiano Emilio Salgari (1862-1911), que incorporó a los títulos de casi todas sus novelas toponimias de los más exóticos rincones del planeta, dedicó una de ellas a *Los piratas del Si-Kiang*. Por otro lado, fue precisamente la irrupción en Luzón del pirata chino Lin Feng (1574), lo que llevó al gobernador general de las Filipinas, Francisco de Sande, a redactar y enviar a Felipe II un plan para la conquista de China [N. del E.].

de florida memoria, grave y ceñuda asamblea en la cual os sorprende ver el rostro europeo del sabio navegante italiano Marco Polo, figurando allí por celestial privilegio⁴; el fantástico Templo de los Horrores; la bella Pagoda de los Cinco Pisos; el Chun-Ka-Chi, ancestral oratorio; el Gran Templo de Buda, edificado varios siglos antes de Jesucristo, destruido por la invasión tártara y reedificado después; la clepsidra o reloj de arena; la siniestra placa de las ejecuciones, todo nos habla allí de edades, de hombres, de cosas que parecen muertas en remotos tiempos y conservadas como por maravilla a cubierto de la acción de los sucesos históricos y del progreso humano; cosas que no podemos comprender, cuya alma se nos escapa, porque las formas representativas y materiales de los mitos chinos son tan siniestras o infantiles, que hieren grotesca y extrañamente la retina europea. Al ver aquella ciudad tártara, conservada como en una vitrina de museo, comprendemos lo absurdo del celoso aislamiento de una raza que durante tantos millares de años quiso conservarse inmóvil.

⁴ Más le habría asombrado y gratificado que ese mismo privilegio hubiese sido concedido a los primeros expedicionarios españoles llegados a la China en el siglo XVI: los frailes agustinos Martín de Rada y Jerónimo Marín y los soldados Miguel de Loarca y Pedro Sarmiento, integrantes de la embajada enviada por Felipe II a la provincia de Fujian en 1575. O al primer español en avistar la ciudad de Cantón: el aventurero, navegante, explorador, comerciante, clérigo y escritor jiennense Bartolome Ordóñez de Ceballos, arribado a puerto en agosto de 1590. Pese a que permaneció por espacio de dos meses *ante* la ciudad —de la que dejó tan cumplido como distanciado recuerdo en su *Viage del mundo* (1614)—, las autoridades chinas no consintieron su desembarco. Con existir crónicas de primera mano de ambos acontecimientos, la primera descripción de la China escrita en castellano, aunque sea una refundición de textos portugueses anteriores, se debe a la pluma del escritor, clérigo y cosmógrafo cántabro Bernardino de Escalante: *Discurso de la navegación que los portugueses hacen a las provincias y reinos de Oriente, y de la noticia que se tiene de las grandezas del reino de la China* (impreso en Sevilla, en 1577) [N. del E.].

Aun para el hombre más apartado de los estudios históricos, de las artísticas contemplaciones, para el europeo que viaje por China con un propósito utilitario, el viejo Cantón tártaro tiene un extraño atractivo, del que es imposible abstraerse. La vista se aparta del *Bund* moderno, de las curiosidades industriales, obra preciosa de la paciencia china en el hacinamiento de infectos talleres, para posarse con singular encanto en las airosas pagodas, en cuyas aras polvorientas se desmoronan desde hace siglos los ídolos dorados infantiles y fantásticos; esas pagodas milenarias, pagodas encantadoras que se alzan en las verdes colinas y se destacan en el cielo azul esparcidas por toda la inmensa China y que son como llamas de oro muy viejo en que aún arde pálidamente el espíritu del Celeste Imperio.

La impresión que la babilónica *Ciudad de los Ramos* produce en el viajero occidental es imborrable. Nos apartamos de aquel mundo extraño e inquietante con una sensación de alivio, como el despertar de una pesadilla, pero al propio tiempo con un vago sentimiento de fracaso, de curiosidad no satisfecha. El hedor de la increíble suciedad y el zumbido de aquella agitada colmena nos acompañan largo tiempo. Al regresar a Hong Kong en el ferrocarril de Kowloon y contemplar los pequeños poblados rurales, compuestos de varias docenas de casas diminutas, con su única ventana en el techo y guarnecidas por una tapia o muralla antiquísima, alta y ceñida, nos parece haber retrocedido a los tiempos de insegura existencia, de fieras invasiones y largas reconquistas. Contiguos a los poblados, en la más próxima eminencia, y cuidados con