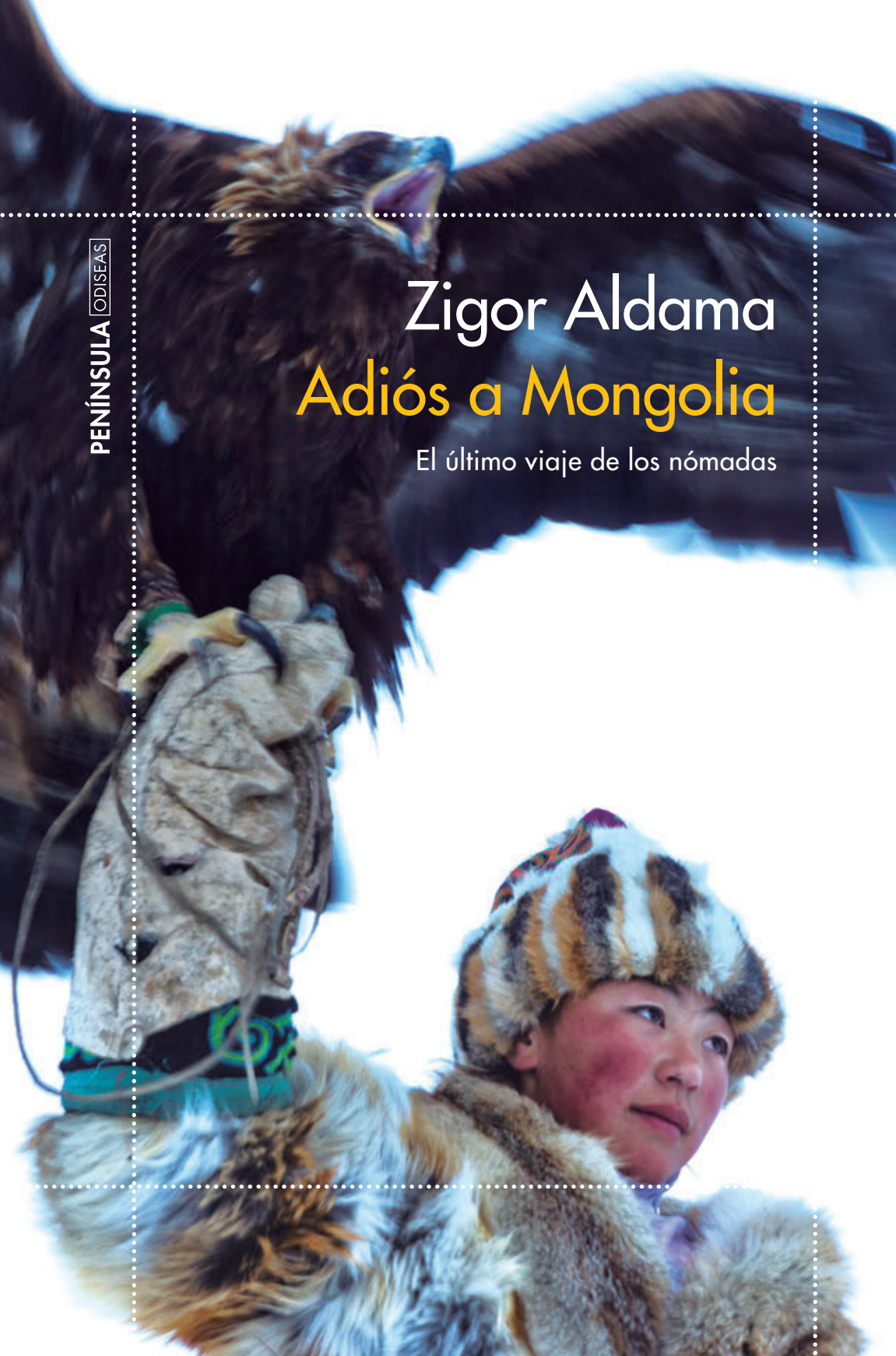


PENÍNSULA ODISEAS

Zigor Aldama

Adiós a Mongolia

El último viaje de los nómadas



Adiós a Mongolia

Zigor Aldama

El último viaje de los nómadas

ediciones península

© Zigor Aldama González, 2020

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Pueden dirigirse a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).
Todos los derechos reservados.

Primera edición: febrero de 2020

© de esta edición: Edicions 62, S.A., 2020
Ediciones Península,
Diagonal 662-664
08034 Barcelona
edicionespeninsula@planeta.es
www.edicionespeninsula.com

PAPYRO - fotocomposición
DEPÓSITO LEGAL: B. I.204-2020
ISBN: 978-84-9942-890-1

ÍNDICE

Introducción: ¿Qué hago yo aquí?	13
El transmongoliano	19
La peor ciudad del mundo (2006)	37

PRIMERA PARTE LOS NÓMADAS

Primavera (2006)	49
Verano (2014)	67
Otoño (2018)	81
Invierno (2015 y 2017)	135

SEGUNDA PARTE EN TIERRA DE NADIE

Entre la naturaleza y el asfalto	199
Las guerras del oro	209
La esperanza del leopardo de las nieves	227
La cabra que tira de la economía	237

Tercera parte
LOS URBANITAS

Donde mueren los sueños	253
Nazis antes que Hitler	275
El arcoíris luce más fuerte	291
La nueva Mongolia	307
El <i>heavy metal</i> del Kan	321
Epílogo: Mongolia Interior, un cuento chino	331
Agradecimientos	339

EL TRANSMONGOLIANO



No es fácil llegar a Mongolia. Incluso desde la vecina China, el país con el que mejor conectada está, el viaje tiene su miga, sobre todo cuando el presupuesto es escaso, un denominador común de los periodistas *freelance*. Volar es la opción más cómoda y rápida, pero también la más cara. En cualquier caso, es necesario obtener el visado en las ventanillas habilitadas a tal efecto bajo una teja-vana que gotea en un lateral de la Embajada de Pekín. Imagino que, para facilitar los trámites de los viajeros y atraer al turismo, las solicitudes solo se pueden hacer entre las 9:00 y las 11:00, un horario que se mantiene al menos desde 2005. Para recoger el pasaporte con el sello preceptivo todavía hay que afinar mejor la puntería, porque se entregan solo entre las 16:00 y las 17:00. Además, los hoscos funcionarios que gruñen indicaciones al otro lado de una ventana de espejo en la que el solicitante solo se ve a sí mismo tienen una extraña predilección por hacer requerimientos de los que no se advierte por teléfono ni en la página web oficial, tan ancestral que parece diseñada por discípulos del mismísimo Gengis Kan. Les encanta pedir más fotografías de carné, o de un tamaño diferente, y fotocopias de todo tipo de documentos. Si se desea procesar la solicitud del visado, rebuznan, hay que añadirlas antes de las 11:00.

Así comienza una carrera a la desesperada por Sanlitun, el distrito diplomático de la capital china. Sus calles son conocidas por los muros coronados con alambre de espino y por los soldados que los guardan con la hierática postura de quien se ha tragado una escoba. Para que los representantes del mundo libe-

ren su estrés también hay todo tipo de bares y restaurantes en los que el sexo de pago formó parte del menú hasta que el Gobierno decidió «limpiar» la zona.

Está claro que no es el lugar idóneo para buscar una copistería. Afortunadamente, el carácter emprendedor del pueblo chino facilita que una pequeña frutería, por ejemplo, habilite el trastero como un improvisado estudio fotográfico en el que varias telas colgadas con unas pinzas y sujetas al suelo con sandías sirven para adecuarse a los diferentes requisitos para el color de fondo de los retratos.

—¿Blanco, rojo o azul? —me desconcierta el frutero.

Vuelta al cobertizo mongol.

—Blanco.

Afortunadamente, por unos yuanes extra, el visado se puede tramitar urgente y recoger esa misma tarde. Pero a veces hay sorpresas. En 2018, por ejemplo, un hombre chino que acababa de retirar su pasaporte me tocó el hombro con gesto sorprendido.

—¿Esto está bien? —me preguntó extrañado—. No sé si lo entiendo bien.

El visado había sido emitido el 8 de agosto, pero requería que su titular entrase en el país antes del día 7 de ese mes.

Vuelta a la ventanilla-espejo del cobertizo.

Ante los precios abusivos de los billetes de avión, algo que Air China y MIAT se pueden permitir porque se turnan en esta ruta sin competencia, estudiamos las diferentes alternativas para llegar a Mongolia. La más económica implica tomar un autobús litera chino, famoso por el elevado índice de mortalidad en caso de accidente, hasta la localidad fronteriza de Erenhot, cruzar a pie, coger un *jeep* ruso en el lado mongol hasta la estación de Dzamyn Ude y esperar un tren local que cubra el trayecto hasta Ulán Bator. Decidimos que esta vía es más adecuada para el regreso porque,

al fin y al cabo, vamos a estar en el desierto del Gobi, cerca de la frontera china, tratando de reparar un manguito.

Otra opción es el mítico Transmongoliano, que evoca una de esas épicas odiseas ferroviarias a través de desiertos y estepas infinitas. E infinitas parecen también las vueltas que debemos dar para adquirir un billete. En uno de los pequeños establecimientos de expedición de billetes que la compañía de ferrocarriles de China tiene repartidos por Pekín nos informan de que no tienen autorización para vender los de trayectos internacionales, así que nos indican que vayamos a la estación central de tren para comprarlos.

Después de hacer cola durante cuarenta minutos, rodeados de emigrantes rurales con sus petates y usando los codos para evitar que la gente se cuele con descaro, la funcionaria nos señala que el tren no aparece en el ordenador. Debemos buscar una ventanilla diferente, cuya ubicación todo el mundo desconoce. De acuerdo con la mejor tradición de la burocracia china, nadie se presta a ayudar en su búsqueda. Finalmente, un empleado nos da la clave.

—Estos billetes solo se venden en la oficina del Beijing International Hotel.

El hotel es uno de esos gigantescos edificios de la avenida Jianguomen que remiten a una era en la que los extranjeros estaban confinados a hacer su vida en unos pocos establecimientos. En la planta baja, escondida entre diferentes oficinas en un pasillo estrecho, una pequeña oficina con dos empleados emite estos billetes. La mayoría se vende por medio de agencias de viajes y los viajeros independientes escasean, así que no están muy ocupados. Uno de ellos está dormido sobre la mesa.

Solo hay dos trenes a la semana —una vez más, se turnan los ferrocarriles chinos y los mongoles—, y no hay plazas hasta dentro de diez días. Incluso las más baratas —conocidas como «litera dura»—, en compartimientos con cuatro camas, no son económicas. Pero esperamos que la experiencia merezca la pena. En ese

momento todavía no lo sé, pero en la próxima década haré dos veces más este recorrido, siempre de China a Mongolia.

La puntualidad ya no es una marca británica. Ahora es china. Las gigantescas pantallas de la estación de Pekín anuncian la salida del K-23 a las 7:40, y no se retrasará ni un minuto. En la cómoda sala de espera se dan cita mongoles que vuelven a su hogar después de probar fortuna en el país vecino, hombres de negocios chinos a la conquista de nuevos mercados para sus productos o en busca de recursos mineros, y decenas de turistas ataviados como si fueran a participar en un safari. Reconozco que siento una punzada de vergüenza ajena con estos últimos. No entiendo por qué tantos hombres se empeñan en vestir el trasnochado uniforme del explorador colonial: pantalón corto color caqui repleto de bolsillos, chaleco de reportero de guerra y sombrero tejano. Alguno se atreve con el combo guiri de sandalias y calcetines, y a muchos solo les falta rematar su atuendo con un rifle para cazar rinocerontes. Eso sí, todos viajan en primera clase, la «litera *deluxe*», y se hospedarán en los pocos hoteles de lujo de la capital mongola. Disfrutarán de una inmersión en la «vida real» de los nómadas sobre todoterrenos climatizados y en campamentos de *gers* de hormigón con baño incluido cuyas veladas estarán amenizadas con bailes folclóricos.

Es más edificante centrar la mirada en el resto de la estación, que refleja perfectamente los profundos cambios que ha vivido China desde la primera vez que aterricé en el país, en 1999. Entonces muchos todavía se referían a él como «el dragón dormido». Ahora no solo ha despertado, sino que se ha atiborrado de cafeína en Starbucks. Un ejemplo de ello son las pantallas de la estación, en las que las letras T y K de los trenes más lentos han ido cediendo terreno con los años a la D y la G de los convoyes de alta velocidad. Los tradicionales puestos de fideos instantáneos y

de *dumplings* también han sido arrinconados por el ímpetu de las cadenas de comida rápida. En el Pekín actual es mucho más fácil encontrar un McDonald's o un Kentucky Fried Chicken que un restaurante especializado en pato a la pequinuesa.

Esta transformación es el preludeo de un profundo cambio en el orden mundial que ha imperado durante todo el siglo xx. Las potencias tradicionales del bloque occidental han perdido peso ante el ímpetu de un país que busca el lugar que le corresponde. *Zhongguo* —China en chino— significa, literalmente, «el imperio del centro». Y, sin duda, el xxi es su siglo.

El país no solo se ha convertido en la segunda potencia mundial —y en la única capaz de poner en entredicho la hegemonía de Estados Unidos—, sino también en la pieza clave del comercio mundial y, por ende, de la globalización que comenzó hace cuatro décadas con el proceso de deslocalización que propiciaron las reformas del Tercer Pleno del XI Comité Central del Partido Comunista de China. Aquella cita política, celebrada en diciembre de 1978, con Deng Xiaoping al frente, guardó el *Libro Rojo* de Mao en el cajón y abrió las puertas del país. El mundo entró en tromba por los puntos que el Gran Dragón designó para experimentar con el capitalismo, convencido de que podía explotar su mano de obra barata y beneficiarse del potencial de un mercado inmenso. Muchos creyeron que estaban engañando a los chinos como chinos que son, cuando el refrán, para ser correcto, debería hacer referencia a la capacidad de los chinos para engañar al resto.

En solo cuarenta años China ha protagonizado un milagro económico que está lejos de concluir. Las estadísticas lo reflejan con rotundidad: en 1978 China representaba solo un 1,8% del PIB global, mientras que ahora ese porcentaje ha aumentado hasta el 18,2%, y el PIB de China continúa creciendo más de un 6% cada año. Es el menor ritmo de los últimos treinta años y está muy por

debajo del 9,4% de la media que ha marcado los últimos cuarenta años, pero continúa superando con creces el ritmo global. Y, aunque las disparidades sociales han aumentado, este crecimiento también se ha traducido en un espectacular incremento de la capacidad adquisitiva de la población y en el surgimiento de una clase media cada vez más relevante.

De los 1.350 millones de habitantes del país más poblado del mundo, quinientos millones han dejado atrás la pobreza, otros cuatrocientos millones han accedido a esa clase media a la que todas las empresas quieren atraer, y la renta per cápita ha crecido de los 156 dólares de hace cuatro décadas hasta los casi 10.000. No es de extrañar que las importaciones se hayan disparado y que el país se haya convertido en la potencia comercial más importante del mundo. El consumo interno ya es el principal motor económico y aporta más del 60% del crecimiento del país.

China también es el Estado que guarda las reservas de divisa extranjera más abultadas, el tercero que más invierte en el extranjero y el que más inversión recibe del resto del mundo. También se ha convertido en el segundo país que más invierte en I+D, y todavía tiene margen para el crecimiento, porque esa partida representa solo el 2,1% del PIB. Supera en 9 décimas a la de España, pero todavía está 7 décimas por detrás de Estados Unidos y 1,2 puntos por debajo de Alemania. «China necesita acceder al grupo de los países más innovadores y convertirse en una gran potencia para 2050», arengó el ministro de Ciencia y Tecnología, Wan Gang.

Por falta de talento no va a ser: China es el país con más estudiantes fuera de sus fronteras. Según cifras del Ministerio de Educación, en 2018 662.100 chinos viajaron al extranjero para formarse, un 8,83% más que en 2017. El número de estudiantes chinos que regresaron a su país también creció a un ritmo parecido (8%) y alcanzó los 519.400. De esos, 227.400 regresaron con un máster o un título superior. Desde que China decidió abrirse al mundo en 1978, 5,86 millones de chinos han estudiado

en el extranjero y 3,65 millones han regresado a la madre patria con sus estudios acabados.

«Las estadísticas demuestran que entre 1978 y 2017 el número de los que regresan ha crecido paulatinamente. En total, 3,1 millones (un 83,73%) han vuelto a China», recalca el Ministerio. Por si fuese poco, cada año ocho millones de chinos se gradúan en las universidades del país, una cifra que duplica la de Estados Unidos y que multiplica casi por diez la de China en 1997. Los buenos resultados de Shanghái en el informe PISA también reflejan la gran inversión realizada en el sector educativo. Según las previsiones de The Economist Intelligence Unit, China no tardará en liderar el mundo en número de graduados en estudios STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas). Su fuerza ya se siente en sectores como los de la inteligencia artificial, la robótica o las telecomunicaciones, ámbito este último en el que Huawei lidera la batalla por el 5G, a pesar de las turbulencias con Estados Unidos.

Los economistas tienen claro que es solo cuestión de tiempo que el gigante asiático arrebatase a Estados Unidos el trono de la economía global. Únicamente difieren en la fecha: algunos vaticinan que será hacia 2025, mientras que los más conservadores retrasan este hito hasta 2050. En cualquier caso, cuando suceda, no será la primera vez que China sea la primera potencia mundial: se estima que en los siglos xv y xvi ya producía un tercio de la riqueza del planeta.

No obstante, en la estación de Pekín siguen vivas algunas reminiscencias del comunismo más rancio. Son las miradas hoscas del personal, las maneras rudas y desganadas de las azafatas y los obsoletos uniformes de corte militar de los trabajadores, cuyo desgaste es más que evidente en codos y rodillas. Además, aunque la mayoría de los trenes que salen de los andenes pertenecen ahora a la clase *fxing* —en mandarín, «revitalización»—, capaz de alcanzar los 350 kiló-

metros por hora, el K-23 sigue siendo una de las antiguas serpientes de metal verde. El que opera la compañía de ferrocarriles de Mongolia, en el que viajé en 2006, tiene un jinete cabalgando como logotipo, mientras que el de la homóloga china, que me llevó a Ulán Bator en 2014 y 2015, luce el emblema del país comunista, con la Ciudad Prohibida bajo las cinco estrellas amarillas del régimen.

Se abren las puertas y los pasajeros comienzan a desfilar hacia el andén. Una azafata vestida de azul pica los billetes sin mirar en ningún momento a la cara. Vagón número tres, compartimiento cinco. Aunque por fuera parece un tren común, el interior revela espacios mucho más cómodos y amplios, que justifican el extra en el precio del billete. De hecho, la clase «litera dura» es comparable a la «litera blanda» de los trenes domésticos: son habitáculos cerrados con dos literas de dos alturas enfrentadas, en vez de los compartimientos abiertos con literas de tres alturas. Junto a la ventana hay una pequeña mesita revestida de un material que recuerda a la formica, y el pasillo exterior tiene asientos plegables para quienes no quieran viajar encerrados todo el trayecto. Todo está impecablemente limpio. Las sábanas con el logotipo del tren lucen blanquísimas dentro de un embalaje de celofán y están primorosamente colocadas en cada litera junto a las zapatillas de celulosa que se ofrecen para que los pasajeros se descalcen. La red de ferrocarriles de China es uno de los elementos más admirables del país.

No ha llegado la manecilla del reloj a marcar las 7:40 cuando el tren se pone en marcha. Narices pegadas a la ventana, maletas que suben y bajan, despistados que buscan su vagón o su plaza. El Transmongoliano se despide de Pekín. En el exterior desfilan los atascos, las monstruosas colmenas de apartamentos y los lujosos centros comerciales que caracterizan a las ciudades chinas. Comienza el viaje que une las capitales de dos grandes imperios: uno presente y otro pasado; uno en construcción, otro relegado a la nostalgia.

El convoy comienza a ganar velocidad, pero nuestra compañera de viaje no consigue organizar sus bultos: parece que está de mudanza, y pretende llenar hasta el último rincón del compartimiento, como si estuviese jugando al Tetris. Ha colocado su equipaje bajo las camas, en la repisa de arriba y en los huecos de los laterales. Solo le falta preguntar si nos importa que ponga algo bajo nuestras almohadas. Sin decir una sola palabra desde que el tren se ha puesto en marcha, esta mujer espigada de mirada perdida se acomoda junto a la ventana, mientras nosotros tratamos de encajar nuestras piezas en el puzle que nos ha preparado. Para cuando hemos terminado, nuestra amiga ya ha montado un chiringuito en la mesa del habitáculo: una botella de agua, un par de libros, una linterna y varias bolsas con comida. Eso sí, con una amplia sonrisa nos ofrece unos pastelitos de guisantes.

El gris cemento cede al tímido verde de la vegetación de los suburbios, que no tarda en transformarse en el ocre de la tierra desnuda. Pero la mancha blanquecina del cielo de Pekín, en el que es imposible ver el sol aunque no haya nubes, solo se limpia con brochazos azulados a una hora de la megalópolis. El paisaje desértico de esta región es tan monótono que invita al sueño. Aparte de pasearse por el tren, no hay mucho más que hacer.

En treinta horas, el convoy habrá avanzado 1.500 kilómetros en el espacio y habrá retrocedido varios siglos en el tiempo. A 100 kilómetros de Pekín, ya hemos viajado cincuenta años al pasado. Adiós a los Mercedes, bienvenidos sean los triciclos motorizados. *Zaijian* a los rascacielos, *ni hao* a las pequeñas construcciones de adobe.

Este es el telón de fondo que prepara a los viajeros para uno de los puntos fuertes del viaje: la Gran Muralla. Construida hace

más de dos mil años para prevenir los ataques de las salvajes hordas mongolas, ahora ni siquiera dibuja la frontera del país. Gran parte del imperio de Gengis Kan fue conquistado hace ocho siglos por la dinastía Yuan, y anexionado oficialmente a China con el nombre de Mongolia Interior en 1949. Hoy es una de esas regiones que «disfrutan» de un estatus diferente reflejado en la denominación de región autónoma, como el Tíbet o Xinjiang, pero encajada siempre como parte de la indivisible República Popular China.

La visión de las escarpadas montañas coronadas por la piedra de la muralla no deja indiferente a nadie. Salvo a los chinos, claro, que han sucumbido sin remedio al abrazo de Morfeo en posturas inverosímiles. Solo parecen liberarlos de él las fastidiosas exigencias de sus vejigas y las paradas del tren, que utilizan para abastecerse de sopas de fideos deshidratados. Son solo cinco minutos, pero los chinos son capaces de saltar al andén, abrirse paso a codazos hasta el carrito de avituallamiento más cercano, disputar la vez al resto de los viajeros y salir triunfantes con varios botes de este alimento. Como si hubieran ganado una medalla de oro. Después no hace falta mirar el reloj para saber cuándo es hora de comer: el característico y penetrante olor de las sopas se encarga de abrir el apetito y termina uniformizando la atmósfera de todos los trenes chinos, independientemente de su origen o destino.

Tienen pocas opciones quienes no quieran sucumbir a la tiranía de la sopa en bote, compuesta básicamente por un bloque de fideos secos a los que se les añaden polvos de diferentes colores antes de ahogarlos con el agua hirviendo de los calentadores situados en cada vagón. El coche restaurante, que separa ambas clases, cuenta con un menú de seis platos. Lo prepara un cocinero con cara de pocos amigos y manos de higiene dudosa. El logotipo de Repsol no desentonaría en la botella del aceite que usa, y, si rascase el wok en el que fríe los alimentos, seguramente podría añadirse algún nuevo elemento a la tabla periódica. El

servicio está a la altura de semejante cocina, porque lo componen dos camareras que se hurgan nariz y orejas. Eso cuando están despiertas, porque la mayor parte del tiempo están tumbadas en los bancos corridos de las mesas. No es de extrañar que muchos clientes potenciales asomen la nariz por la puerta del vagón y se den la vuelta de inmediato.

Da incluso vergüenza pedir comida. Desganada y con gesto de fastidio, la camarera más voluminosa se despereza con un bufido y toma nota. Voy a lo seguro, el plato que no puede fallar: huevos revueltos con trozos de tomate salteado. Sencillo y reconocible. Con la carne siempre queda la duda de a qué animal pertenecen exactamente esos trozos irremediabilmente llenos de huesecillos. Dos japoneses sentados en la mesa contigua parecen plantearse la misma cuestión, ya que inspeccionan cuidadosamente la comida con un claro gesto de disgusto. Por si fuese poco, quieren pagar en dólares estadounidenses o yenes nipones. No puedo reprimir una sonrisa. Es la gota que colma el dedal de la paciencia de la camarera, que les pregunta con un ladrido si saben en qué país se encuentran.

Ni siquiera los huevos con tomate resultan apetecibles. Ahora entiendo por qué las sopas de fideos se adueñan, y seguirán adueñándose, del tren. En la siguiente parada soy yo quien salta con los codos afilados para hacerme con un par de botes. «Una que no pique», suplico en vano.

Es agradable viajar sobre raíles, a pesar del escozor que la nube de salsa deshidratada provoca en la nariz. El tren proporciona una sensación de libertad y de calma que no se obtiene sobre el asfalto. En mi primer viaje, antes de la llegada de los *smartphones*, la gente lee, pule sus neuronas con los sudokus, duerme cuando el correteo de los niños lo permite, y deja volar la imaginación

contemplando el hipnótico paisaje que, a pesar de su desértica monotonía, tiene a más de uno con la nariz pegada a la ventana. En los siguientes trayectos, con la popularización de los móviles inteligentes, los ojos apenas abandonan sus pantallas y el ruido de las series de televisión y los videojuegos se suma al nada tímido sorbido de los fideos. Si alguien mira el paisaje es solo para hacer una fotografía y colgarla en el Moments de WeChat, la navaja suiza del ciberespacio chino.

Es también hora de romper la baraja entre risas y llamadas a un duelo, o de enchufar el ordenador portátil para disfrutar del último taquillazo de Hollywood. También toca deshacerse de los restos de la dichosa sopa en los baños, en cuyos lavabos, en vez de agua, hay una botella con un líquido corrosivo cuya composición se puede leer en perfecto mongol. La azafata del vagón, tocada con una gorra de plato copiada del Ejército soviético y armada siempre con una amenazante fregona que frota compulsivamente por cada pasillo, no tiene inconveniente en sacar a empellones a un pasajero que se lava los dientes porque se interpone en su trabajo.

Cae la tarde y el sol coquetea con el horizonte. Un brillante chorro ocre inunda los pasillos y tiñe todo de una melancolía acentuada por el traqueteo de los vagones. La insípida planicie del Gobi solo se rompe con los pequeños núcleos urbanos que la salpican aquí y allá y las fugaces fábricas de cemento que, según avanza la noche, se convierten en sombras espectrales.

Erlian es uno de esos pueblos fronterizos conocidos por sus delincuentes, el contrabando, la corrupción y, en general, por toda actividad ilícita en la que uno pueda pensar. La última parada en China da la bienvenida a los pasajeros con antiguas canciones revolucionarias que parecen salir de un vinilo rayado reproducido

en el gramófono de un museo. Miembros de las Fuerzas Armadas se mantienen firmes mientras el tren va perdiendo velocidad. Parece como si Mao Zedong fuese a hacer su aparición en cualquier momento, y la imagen es un brutal anacronismo en la China del siglo XXI.

El Gran Timonel no aparece, pero, en su lugar, soldados vestidos con el uniforme verde oficial abordan el convoy y, después de recoger las declaraciones de aduana y los preceptivos formularios de salida de los pasajeros, comienzan una exhaustiva búsqueda de inmigrantes ilegales y delincuentes. Hay quien tiene que acompañarlos al terrorífico edificio de corte comunista de la estación de Ereen; entre ellos, nuestra compañera de compartimiento, la mujer que viaja con la casa a cuestas y que no ha pronunciado una palabra en todo el día. Por si acaso, no se deja la cartera en el vagón. Aquí puede llegar a ser más importante que un buen abogado. Ella tiene suerte y regresa al tren; otros desaparecen en la negrura de la noche. El resto recibimos el preceptivo sello de salida en el pasaporte.

Una vez que el Transmongoliano está libre de sospecha, comienza una maniobra espectacular: conducen el convoy al completo hasta un inmenso pabellón en el que los vagones son desenganchados y alineados en dos filas paralelas. Unos gigantes gatos hidráulicos los levantan, con sus atónitos pasajeros en el interior. Las mismas azafatas que hasta entonces han estado pasando la fregona ahora se han enfundado unos guantes y un mono de mecánico para ayudar al resto de los operarios a retirar todas las ruedas de cada vagón y reemplazarlas por las que el tren utilizará en Mongolia. El problema está en la diferencia del ancho de vía de los dos países que conecta el Transmongoliano: 1.435 milímetros en China y 1.520 milímetros en Mongolia. Esa última es también la distancia que separa los raíles en Rusia, el país en el que comenzó la construcción de la precaria línea mongola. De hecho, hasta 1947 solo existían líneas de mercancías destinadas al

transporte de mineral que sumaban menos de 300 kilómetros de vía. La conexión entre Ulán Bator y la frontera rusa no llegó hasta 1950, de forma que la capital mongola quedaba conectada con Moscú por tren, y se tardó un lustro más en llegar hasta el límite con China. Para evitar tener que cambiar de tren, que es lo que sucede con todos los convoyes excepto con el Transmongoliano, idearon este sistema de ruedas de quita y pon.

La operación dura casi tres horas. Los baños permanecen cerrados todo ese tiempo, igual que las puertas de acceso a los vagones, y algún pasajero desprevenido con necesidad de aliviarse se acuerda de los antepasados de las azafatas-mecánicas, que continúan dándole a la llave inglesa a pocos metros. Hay quien incluso revienta en el interior de una botella de plástico, porque la intransigencia mongola es total y no se hacen excepciones. Incluso las ventanas parecen selladas, pero tengo suerte y, después de probar una docena, encuentro una que se puede abrir y que ofrece la posibilidad de tomar fotografías sin un cristal de por medio.

Con las nuevas ruedas y el resto del pasaje de vuelta tras haber completado los trámites de Inmigración, el tren cambia de vía y empieza a rodar en la red de Mongolia. Pero solo se mueve unos minutos, porque vuelve a parar en la primera estación del nuevo país para repetir la operación. A pesar del poco tiempo transcurrido, una cacofonía de ronquidos da la bienvenida a los oficiales de Inmigración que suben al tren para revisar los pasaportes. Ya es medianoche, y despiertan a los viajeros con la tradicional amabilidad de los estamentos oficiales mongoles: un brusco zarandeo que provoca más de un susto. Eso sí, saludan con una inesperada sonrisa de oreja a oreja acompañada de un «welcome to Mongolia» («bienvenido a Mongolia»). No es necesario bajar al andén: los pasaportes son sellados en cada compartimiento en un abrir y cerrar de ojos. Sucede tan rápido que algún pasajero mañana creerá que todo ha sido un sueño.

No hay mucho tiempo para dormir: a las 5:00 comienza el trajín. El sol marca el ritmo. Para asombro de los pasajeros, no solo han cambiado las ruedas; también el coche restaurante es diferente. La simplicidad del que nos ha acompañado en el trayecto por China ha mutado en un estilo barroco chillón formado por motivos tradicionales y guerreros de Mongolia. La formica de color marfil que recubría el vagón chino se ha convertido en una madera clara que le otorga calidez. Hay incluso cabezas de ciervo colgadas de la pared. Eso sí, son de plástico, como las flores que adornan cada mesa.

Afortunadamente, también el menú ha experimentado una expansión sustancial. Quizá eso, y la poco atractiva perspectiva de sorber otra sopa de fideos instantáneos como desayuno, hace que el vagón amanezca concurrido. Un grupo de turistas australianos jubilados, cuyo viaje continuará por Rusia hasta Moscú, declaran con la ilusión reflejada en el rostro que este viaje es la aventura de sus vidas. «Un sueño hecho realidad», matiza Daniel Hutchinson. Como muchos otros pasajeros, este heterogéneo grupo de Adelaida ha optado por conectar con la línea del Transiberiano y continuar el periplo por tierras rusas. «Hay algunas paradas programadas, como el lago Baikal, pero son bastante cortas. Un par de días y volvemos a subir al tren», se lamenta el australiano. No obstante, considera que el viaje sigue teniendo algo especial: «Un aire épico».

Las conversaciones continúan con agitación creciente. Después de más de un día de viaje, Ulán Bator se acerca. A los occidentales nos provoca la excitación propia de pisar un lugar desconocido. Es la extraña mezcla de temor y curiosidad que convierte el viaje en una droga. Sin embargo, la familia de Boldbaatar siente la emoción de regresar a casa. Hace quince años que la madre, una mujer treintañera del este del país, dejó su hogar para perse-

guir el sueño americano al otro lado del Pacífico. Lo encontró, y ahora vuelve a casa con sus hijos, de trece y nueve años. «He conseguido reunir el dinero suficiente para retomar mi vida en Ulán Bator junto a mi familia», comenta. Su caso es excepcional, ya que la mayoría de los que se marchan optan por rehacer su vida en el extranjero. No en vano hay más mongoles viviendo fuera del país que dentro.

Los primeros *gers* aparecen en el horizonte. Las lágrimas recorren el rostro de Boldbaatar mientras se los muestra a sus hijos, cuya emoción es notable. «Hemos aprendido mongol a la vez que inglés y no tenemos miedo de vivir en Mongolia, aunque sabemos que no será fácil», reconoce el mayor. Sin duda, en el caso de la madre, la aventura es muy diferente a la que viven los turistas australianos. Su riesgo ahora es financiero. «He invertido los ahorros en el sector minero», explica.

Salvo por contados destellos de vida, el Gobi es un pedregal estéril. Una alfombra marrón y polvorienta en la que resaltan un *ger* aquí y unos camellos más allá. Pero, poco a poco, a medida que el tren abandona la línea recta y comienza a serpentear entre montañas, la tonalidad del paisaje va cambiando. Al principio es solo una pálida pincelada verde cada cierto tiempo, pero pronto se rompe la paleta de ocres. Va llegando el momento de rodar hacia la estepa. Las llanuras verdes anuncian el final del viaje y el principio de la aventura. Pequeñas industrias demuestran la debilidad económica de Mongolia y anuncian la llegada a la capital.

La estación de Ulán Bator recuerda a aquella de Pekín hace medio siglo: los porteadores se agolpan frente a las puertas de los vagones en busca de quienes no quieren acarrear sus pesados equipajes, el andén es una superficie poco regular y toda la señalización parece manual. Pero, a diferencia de la frialdad humana que hemos dejado en China, aquí se suceden los abrazos. Para algunos es la emoción del reencuentro; para nosotros, la excitación de lo desconocido.