



TRANSMONGOLIANO

Viaje en el tiempo

En 30 horas no sólo se recorren 2.000 kilómetros. También se retroceden varios siglos en el tiempo. Por las ventanas del mítico ferrocarril que une China, Mongolia y Rusia desfilan lugares que lideran la globalización del siglo XXI, el mundo que quiere unirse a ellos, y las zonas que no tienen ninguna oportunidad.

La puntualidad ya no es británica. Ahora es china. Las gigantescas pantallas planas de la estación norte de Pekín anuncian la salida del K-23 a las 07:40. Destino: Ulan Bator, capital de Mongolia. Media hora antes ya ha comenzado el embarque. En la cómoda sala de espera de la moderna estación de Pekín 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 y decenas de turistas en busca de experiencias nuevas en el único país que aún no conoce el concepto de barrera. El aire acondicionado mitiga los sofocantes 36 grados de la próxima capital olímpica. Todas las infraestructuras de la capital se han renovado y muestran un aspecto muy diferente al que tenían no mucho tiempo atrás. Ya no es necesario abrirse camino a codazos para conseguir un billete, ni esperar al tren sobre un saco de arroz al que tratan de dar caza las gallinas de un

pasajero. Ahora todo el proceso de reserva es electrónico y se ha conseguido evitar la masificación que caracterizaba a toda estación. No obstante, se siguen respirando las reminiscencias del comunismo de antaño. Son las miradas hoscas del personal, las maneras rudas y desganadas de las azafatas, y los obsoletos uniformes de corte militar de los trabajadores. Eso sí, no ha llegado la manecilla del reloj a marcar las 07:40 cuando el tren se pone en marcha. Al otro lado del cristal desfilan los atascos, los gigantescos bloques de apartamentos, y los lujosos centros comerciales. El K-23 es el tren mongol, que se turna con el chino para cubrir dos veces a la semana el trayecto que une las capitales de dos grandes imperios: uno presente, el otro, pasado. Los ideogramas chinos se desvanecen para dejar paso a los caracteres cirílicos, herencia soviética. El tren está dividido en dos partes: las camas blandas o clase 'deluxe'; y las

camas duras o segunda clase. Es evidente que este trayecto se ha convertido en un reclamo turístico, y se han obviado dos, poco glamorosas, clases más, típicas en los ferrocarriles chinos: el asiento blando y el duro, generalmente reservados para los inmigrantes rurales que buscan un futuro mejor en el asfalto. El transmongoliano es ya para los pudientes, y el resto se ve obligado a viajar en trenes locales hasta la frontera y, de ahí, a buscarse la vida.

Hacia el desierto del Gobi

En 30 horas, el tren verdoso habrá avanzado casi 2.000 kilómetros en el espacio y habrá retrocedido un milenio en el tiempo. A 100 kilómetros de Pekín, ya es evidente un cambio de 50 años. Adiós a los Mercedes, bienvenidos sean los búfalos. *Zaijien* a los rascacielos, *ni hao* a las pequeñas construcciones de adobe.

Es el telón de fondo que prepara a los viajeros para uno de los puntos fuertes del viaje, la Gran Muralla. Menos para los pasajeros chinos que ya han sucumbido ya al sueño. Sólo parecen liberarlos de él las paradas que utilizan para abastecerse de sopas de fideo instantáneas. Cada nueva estación significa una hora de olor rancio a salsa picante. Quienes no quieren sucumbir a la tiranía de la sopa en bote, básicamente fideos petrificados con polvos a los que se añade agua hirviendo de los calentadores



situados en cada vagón, tienen pocas opciones. El coche restaurante, que separa ambas clases, cuenta con un menú de seis platos, un cocinero con cara de pocos amigos y dos camareras de higiene sospechosa. No es de extrañar que no haya cola para reservar mesa. Los fideos se adueñan del tren. La planicie del desierto del Gobi reemplaza a las montañas, y el paisaje se vuelve de una soporífera monotonía sólo rota por escasos núcleos urbanos y la fugacidad de fábricas de cemento. Es hora de deshacerse de la 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, armada siempre con una amenazante fregona que frota compulsivamente por cada pasillo y tocada con una gorra de plato copiada del ejército soviético, no tiene inconveniente en sacar a empellones al pasajero que se limpia los dientes para seguir con su trabajo. Ereen es uno de esos pueblos fronterizos conocidos por su bandidaje, contrabando, corrupción y, en general, por toda actividad ilícita en la que uno pueda pensar. Sin embargo, la última parada en China da la bienvenida a los pasajeros con antiguas canciones revolucionarias que parecen manar de un gramófono. Miembros de las Fuerzas Armadas se mantienen firmes mientras el tren va perdiendo velocidad. Soldados

Guía práctica

RECORRIDO: El trayecto íntegro, de Pekín a Moscú, pasando por Mongolia, supone más de 7.000 km.

CÓMO IR: Desde España hay agencias que ofrecen paquetes que incluyen el Transmongoliano y visitas: Samar Magic Tours, Años Luz, Tuareg Viatges...

CUÁNTO TIEMPO: El trayecto entre Pekín y Moscú dura casi una semana, de modo que es recomendable contar con unos 15 días si se quiere parar en Ulan Bator y conocer los alrededores.

No olvidarse de... Para realizar el trayecto completo son necesarios tres visados: el chino, el mongol y el ruso. Es fundamental reservar con varios meses de antelación.

vestidos con el uniforme verde oficial abordan el convoy en busca de inmigrantes ilegales. Quien no tiene que acompañarlos recibe el perceptivo sello en su pasaporte. Entonces comienza la más increíble maniobra. El tren al completo es conducido a un inmenso pabellón en el que los vagones son desenganchados y alineados en dos filas paralelas. Entonces, unos gigantes gatos hidráulicos son aplicados para levantar cada coche, con sus incrédulos pasajeros en el interior. Las mismas azafatas que hasta entonces han estado pasando la mopa, ahora se han enfundado un mono de



FOTOS: ZIGOR ALDAMA.

mecánico y guantes, y ayudan al resto de operarios a quitar todas las ruedas de cada vagón, y a ajustar las nuevas. La diferencia del ancho de vía de los dos países que conecta el tren obliga a ello. La operación lleva tres horas. Los baños permanecen cerrados todo ese tiempo, lo mismo que las puertas de acceso al vagón.

El país de las estepas

Con las nuevas ruedas y el pasaje íntegro, el tren se dirige a Mongolia, donde oficiales de inmigración saludan a los viajeros con una inesperada sonrisa acompañada de un 'bienvenido a Mongolia'. A las cinco de la mañana comienza el trajín. El sol marca el ritmo. Para asombro de los pasajeros, también el coche restaurante es nuevo. La simplicidad del que ha acompañado en el trayecto por China se ha transformado en un barroco chillón formado por motivos tradicionales de Mongolia. Afortunadamente, también el menú ha sufrido una expansión. Las llanuras verdes anuncian el final del viaje, el principio de la aventura. La estación de la capital mongola recuerda a la del Pekín de hace medio siglo: porteadores, baches, señalización manual... ■