

■ Hora de despertar en el campamento



Ana González *

De ULAN-BATOR a B ESTEPA, DESIERTO y

UNA extensión de 1.400 km a golpe de pedal separa Ulan-Bator, en Mongolia, de Beijing, en China, a través de uno de los parajes más inexplorados y desconocidos: el desierto del Gobi. Un viaje en el que experimentaremos la inmensidad de la estepa, la soledad del desierto y la frescura de las montañas.

■ CAMINO DE ULAN-BATOR

Si hay algo que tienen en común los chinos y los mongoles es la dificultad con la que los extranjeros nos podemos comunicar con ellos; no es sólo que no hablen inglés, sino que el idioma internacional, la mímica, también se diferencia de la nuestra y tantos gestos comunes en la mayoría de las culturas internacionales no expresan absolutamente nada para estos dos pueblos. Nos percatamos de ello al poco de llegar a Beijing, cuando tuvimos que tramitar la facturación de las bicicletas. Aunque parezca increíble, en la estación internacional de trenes nadie hablaba inglés. Tampoco ayudó el que la oficina de facturación se encontrara físicamente en un edificio alejado del principal al que se accedía por unas callejuelas por las que nunca se nos hubiera ocurrido entrar. Las gestiones nos llevaron casi dos mañanas completas. Después de rellenar un sinfín de formularios bilingües, esto es chino/mongol, no apostábamos ni un duro por recuperar las bicicletas en Ulan-Bator.

* Bizkaia, 1966. Aficionada a la montaña y a los viajes; en los últimos años ha combinado ambas aficiones (trekking por el Himalaya, Atlas, Pirineos, Picos...) habiendo incorporado este último año la bicicleta. Colabora con diversas entidades con la proyección de los diaporamas de sus viajes.

Detrás de una ciudad aparentemente moderna, con unos edificios de diseños arquitectónicos imposibles, una ciudad que de cara a las olimpiadas de 2008 está tirando sus barrios más antiguos e históricos para construir innumerables edificios modernistas, se esconde el Beijing más tradicional, con unos habitantes que no acaban de adaptarse al mundo occidental con la misma rapidez con la que lo hacen sus edificios y a los que les cuesta desprenderse de sus usos y costumbres.

En cierta forma, el transmongoliano, mítico tren que comunica Beijing con Moscú, nos defraudó; esperábamos



■ Un vaquero mongol



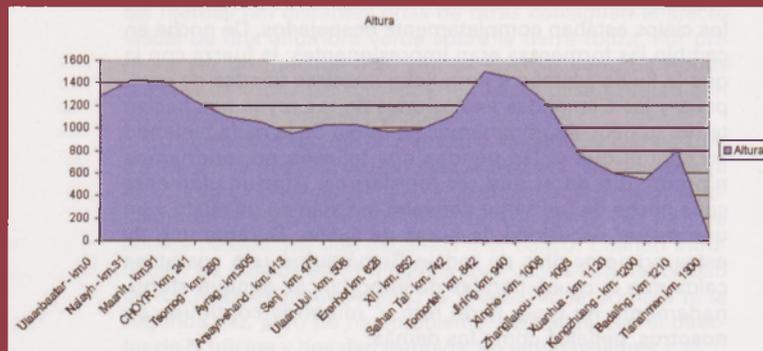
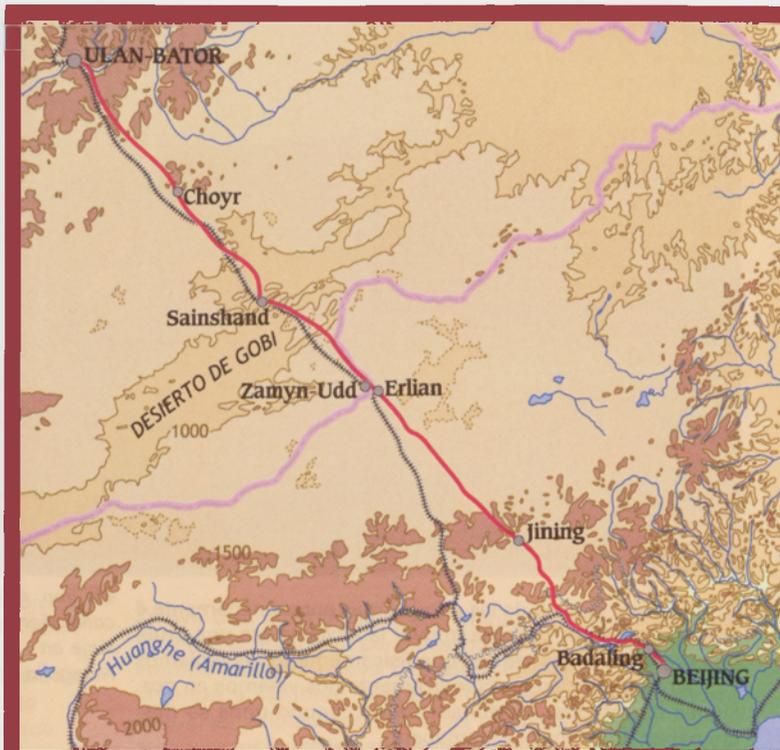
■ Transmongoliano a Ulan-Bator

BEIJING: MONTAÑAS

un antiguo tren de decoración exquisita y lujosa y sin embargo nos encontramos con un tren relativamente moderno y aséptico, que solamente nos sorprendería, cuando tras pasar la frontera y permanecer 5 horas en un hangar para cambiar las ruedas y adaptarlas al ancho de vía de Mongolia, el vagón restaurante chino fue sustituido por uno mongol y descubrimos su maravillosa decoración en madera tallada, con objetos tradicionales de esta cultura colgados en sus paredes. Curiosamente no sólo cambia el vagón, también el personal que lo atiende... así como el aire acondicionado que desaparece.

Son las seis y media de la mañana, por la ventana contemplamos la inmensidad del desierto, kilómetros y kilómetros de absoluta soledad; no hay nada, no somos capaces de identificar ninguna pista, divisamos muchos bancos de arena por los que suponemos imposible rodar en bicicleta, no vemos las casetas pegadas a las vías del tren que supuestamente contienen depósitos de agua y de las cuales hablaba el rutómetro sobre el que habíamos basado nuestra ruta. Cuando llegamos a Ulan-Bator la decisión está tomada, alquilaremos una furgoneta de apoyo para los 8 días que hemos estimado que necesitaremos para atravesar el desierto. Sin embargo, la furgoneta no comenzará la aventura con nosotros, mientras exista carretera rodaremos solos, y únicamente cuando finalice el asfalto y se inicie la pista nos encontraremos con ella.

Cuando el tren llega por fin a destino y vamos con todos los papeles en regla a recoger las bicicletas nos piden el pago de unas tasas (aproximadamente 60\$ por bicicleta) por considerarlas mercancía de importación; no había forma de hacerles entender que se trataba de nuestro medio de transporte para volver a Beijing. Finalmente, con la ayuda de una agencia cubana conseguiríamos recuperarlas al día siguiente por el módico precio de 1\$.



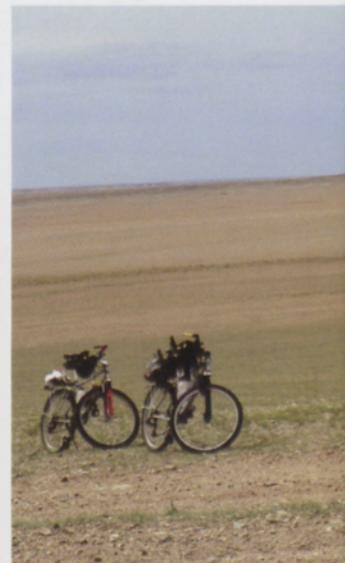
■ Un transporte popular chino

POBLACION	Lat (DMS)	Long (DMS)	Altitude (metros)
Ulaanbaatar	47° 55' 0N	106° 55' 0E	1284
Nalayh	47° 46' 0N	107° 16' 60E	1421
Bayan	46° 15' 0N	110° 10' 0E	1184
Maanit	47° 15' 0N	107° 31' 60E	1308
CHOYR	46° 7' 60N	108° 39' 0E	1230
Tsormog	45° 55' 0N	109° 4' 0E	1097
Ayrag	45° 47' 60N	109° 19' 60E	1052
Saynshand	44° 52' 0N	110° 9' 0E	907
Senj	44° 43' 0N	110° 46' 0E	1027
Erdene	44° 19' 0N	111° 13' 60E	1023
Xil	43° 28' 11N	112° 8' 19E	983
Saihan Tal	42° 44' 9N	112° 39' 5E	1107
Tomortei	41° 53' 50N	113° 6' 47E	1497
Jining	41° 1' 39N	113° 6' 21E	1436
Xinghe	40° 52' 32N	113° 53' 2E	1201
Zuowei	40° 40' 31N	114° 42' 53E	738
Xuanhua	40° 36' 37N	115° 2' 41E	598
Kangzhuang	40° 21' 35N	115° 54' 52E	540
Badaling	40° 20' 15N	115° 58' 10E	795
Tiananmen	39° 54' 21N	116° 23' 28E	50

■ SOBRE LAS BTT

Nuestro viaje estaría condicionado por tres factores: el viento en contra, la caída de Gema y un tifón. Para recorrer 1400 km disponíamos de 21 días, lo que nos obligaría a una media de 65 km diarios. Lo que no hiciéramos un día habría que sumarlo a los 65 km del día siguiente. Sabíamos que era una distancia fácil de recorrer por carretera aunque teníamos grandes dudas en lo que se refería a la pista.

Desde la primera pedalada hasta que finalizó el asfalto rodamos por interminables rectas con infinidad de pequeñas cuestas que nos obligaban a duplicar el esfuerzo por el insistente viento en contra. A veces el viento era tan fuerte que nos resultaba prácticamente imposible rodar a más de



10 km/h. Con el peso de las alforjas más aproximadamente 4 litros de agua por persona, mover la bicicleta era una prueba dura y si bien es verdad que físicamente todos teníamos suficiente capacidad, psicológicamente nos veíamos en ocasiones derrotados. Afortunadamente cuando unos se desanimaban los demás se animaban.

La temperatura era buena, y normalmente durante el día los cielos estaban completamente despejados. De noche en cambio las tormentas eran impresionantes; la fuerza con la que la lluvia azotaba y empujaba nuestras tiendas de campaña y las tremendas explosiones de los rayos nos hacían temer lo peor. Acampábamos en mitad de la nada teniendo en cuenta que si las tiendas nos fallasen no tendríamos ningún sitio en el que resguardarnos. Afortunadamente cada noche de tormenta derivaba tan sólo en un susto y en una mayor necesidad de horas de sueño. Durante uno de estos primeros días de rodaje Gema sufrió una aparatosa caída que le causó heridas de importancia, aunque afortunadamente no tenía nada roto y, mientras continuó con nosotros, pedaleó como los demás.

Prácticamente todos los días eran parecidos. Nos levantábamos a las siete, desayunábamos, desmontábamos el campamento y empezábamos a rodar hasta la hora de comer que dependía del momento en el que encontrábamos algún lugar donde cobijarnos del sol o algo que beber; normalmente en las aldeas de ferrocarril. Cuando llegábamos la gente se nos acercaba con curiosidad, pero no entablaban relación hasta que nosotros dábamos el primer paso. Cumplimentado este procedimiento lo hacían sin vergüenza, nos miraban, tocaban cualquier cosa de las bicicletas y se quedaban boquiabiertos cuando descubrían los cambios, el cuentakilómetros o las esterillas para dormir; incluso los niños que estudiaban inglés intentaban practicarlo con nosotros, aunque la comunicación era muy limitada por ambas partes. Si en la aldea no había tienda, siem-

■ *El tren, guía y compañero de viaje en Mongolia*

pre nos ofrecían agua o té. Si nos ofrecían galletas o comida se las comprábamos.

Las rectas eran tan largas que parecía que nunca llegábamos a aquellos puntos de referencia que nos habíamos marcado previamente; ello, unido al viento, al calor y al paisaje cada vez más monótono, hacía las horas aburridas. La conversación resultaba complicada, las voces se las llevaba el viento y quizás por eso pedaleábamos con cierta distancia entre nosotros. Mientras, la cabeza tenía 7 horas de libertad diarias para pensar, imaginar, jugar, aburrirse, desesperarse, enfadarse, desenfadarse... De todas formas nada que no pudieran arreglar los momentos de descanso en los que nuevamente nos reuníamos.

Y así rodamos hasta acceder a Choyr, último punto al que llega la carretera. Resultó un buen lugar en el que abastecerse para los siguientes días; cuando llegase nuestro coche de apoyo podríamos cargar litros de agua, pan, galletas y latas de sardinas; en realidad no había mucho más donde elegir. También fue un buen lugar para reponer el botiquín con el que curar a Gema. Fuimos testigos de la buena comida mongola, de su buena cerveza y de las peleas que inevitablemente surgían cuando caía la tarde y los jóvenes salían a los contados bares del pueblo.

A las 8 de la mañana, con una puntualidad británica que no hubiéramos podido imaginar, recogimos en la estación de tren el coche de apoyo y para nuestra sorpresa, en lugar de un conductor aparecieron dos, Bimba y Shuge. No hablaban inglés, así que la mímica y la intuición fueron básicas en los 8 días que compartimos; su colaboración se convertiría en un factor clave para pasar la noche, descansar al mediodía en casas privadas o encontrar donde abastecernos.

■ A TRAVÉS DEL DESIERTO

Empezar a rodar por la pista fue inicialmente un pequeño soplo de aire fresco, que no estaría exento de graves incon-



■ *Gers en el Gobi*



■ *Abuela y nieto del ger*



venientes. La dificultad del terreno, a veces pedregoso, otras con pequeños bancos de arena o con un insoportable "arrugado" que nos hacía castañear los dientes durante interminables horas, requería de una constante atención. Habíamos cargado las alforjas, las tiendas y todo el peso innecesario en el coche de apoyo; realmente haber pedaleado con ellas en este terreno hubiera retrasado nuestro proyecto tanto, que probablemente hubiéramos tenido que abandonar por falta de tiempo.

Si hasta ahora el tren y el tendido eléctrico habían sido simples compañeros de viaje, a partir de ahora serían nuestra única guía. En el desierto no hay indicación alguna, ni siquiera una pista principal o un simple trazado que nos haga pensar que al menos seguimos el camino correcto; muchas veces no hay absolutamente nada, ni una pista, ni un rastro de huellas de camión... nada, únicamente kilómetros y kilómetros de paisaje plano, árido y pedregoso. A menudo, el terreno resultaba completamente impracticable y nos obligaba a alejarnos de las vías del tren. Bimba y Shuge desconocían la ruta, el camino a seguir lo marcábamos nosotros. Los mapas eran muy básicos por lo que nos guiábamos por el GPS y la agenda PDA. Aún así, no había día en el cual no hiciéramos kilómetros extras. Las pérdidas eran frecuentes pero también era rápido el retorno al buen camino.

Con el viento siempre en contra y el número de pinchazos multiplicándose, el arreglo de las cámaras no era tarea fácil. Por su parte, las distancias entre las aldeas del ferrocarril se presumían cada vez mayores. Al mediodía el sol nos golpeaba cada vez más fuerte, las sombras eran impensables y la soledad nos rodeaba. En estas circunstancias no se oye nada salvo el viento; es el desierto.

Como en cualquier otro lugar, encontramos desde quien no permitía que acampáramos cerca de sus *gers*, apenas una anécdota, hasta quienes nos metían en su humilde hogar y querían compartir con nosotros lo poco que tenían. Un mundo lleno de contrastes; dos hombres sentados en mitad del desierto al borde de sendos hoyos cavados por ellos para insertar cables... la televisión no falta, ¡están viendo C.S.I.! Tampoco los móviles, las niñas visten a la moda occidental, supongo que la globalización es así.

Seguimos pedaleando por el desierto, las noches son preciosas, la puesta de sol tiñe el cielo de rosa, amarillo y naranja. Las tormentas siguen visitándonos y como siempre acabamos tomando el café en las tiendas. Las mañanas son frescas, húmedas, limpias... da pereza subirse encima de la bici, pero allá vamos un día más.

Llevamos cuatro días pedaleando por el desierto. Las heridas de Gema no mejoran, el miedo a la infección es decisivo y así ella y Fernando deciden abandonarnos esa misma noche. Estamos en Sainshand, cogerán "La lechera", el tren que pasa a la una de la mañana con destino a

■ Las bicis y el desierto

■ Mirando el camino recorrido

Zamyn-Udd en la frontera con China. Sólo quedamos cuatro y nos sentimos un poco desamparados, pero pronto nos amoldamos a la nueva situación. El aspecto del paisaje empieza a cambiar, la silueta del desierto nos muestra pequeñas altiplanicies y tras las costosas subidas, divisamos inmensos valles atravesados por docenas de pistas; las hierbas tan distantes unas de otras consiguen el efecto visual de una alfombra verde sobre la tierra rojiza. Por primera vez en muchos días vemos el cielo lleno de nubes blancas de todas las formas y tamaños; pasan rápido con un contraste de colores precioso.

En nuestro último día en Mongolia llegamos a Zamyn-Udd donde por la mañana cruzaremos la frontera. No tenemos ni un tögrög y debemos pagar a los conductores. El dólar americano no lo aceptan en ninguno de los lugares por los que hemos pasado, así que debemos ir al banco. Cuando introducen los billetes en la máquina que valida la autenticidad de los mismos ninguno pasa la prueba, ni la primera ni la segunda vez, pero no hay problema, consultan con el director de la oficina y nos dan cambios; no tengo palabras.

Tras pasar la frontera resulta una aventura de 5 horas; es obligatorio hacerlo en un vehículo de al menos 4 ruedas. Antes de las 9 a.m. estamos en la plaza de la estación negociando una furgoneta, no es difícil, todas las mañanas se amontonan docenas de ellas para pasar la frontera a un sinfín de lugareños, probablemente para hacer compras en Erlian. Por supuesto la furgoneta la compartimos con todos los que la contratan, más todo aquel que pueda acomodar su trasero en algún rincón del suelo de la misma o aquellos que puedan entrar incluso por la ventana, claro que estos últimos van de balde. La cola es un auténtico caos en la que el transporte más grande y el que más empuje es el prime-



■ Abuelo y nieta en bici



■ Carretera en obras

ro que pasa. Nos dan sello de salida de Mongolia, pero la frontera china está cerrada, es la hora de comer. Esperamos mas de 1 hora bajo la única sombra que encontramos, debajo de un camión.

■ RODANDO EN CHINA

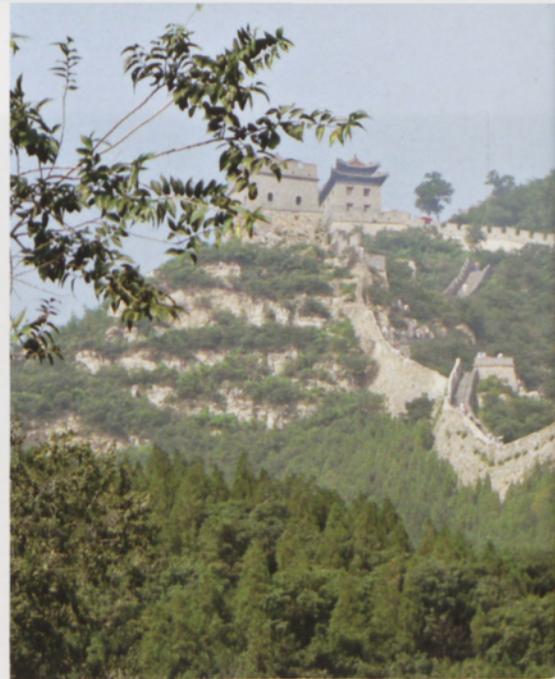
Llegar a Erlian es como llegar a Las Vegas, en mitad del desierto una ciudad moderna con lujosos hoteles de 5 estrellas, buenos restaurantes y cafés donde un café con leche vale 3 veces más que en casa. Las luces de neón alegran la noche. Nuevamente los problemas de comunicación producen tensiones; no entendemos por qué en el hotel tenemos que pagar por adelantado 3 veces el precio de la habitación, ni tampoco porque no nos dan las llaves; es cuestión de costumbres, no hay engaño, algo tan sencillo como un depósito que sirve de aval, y un puesto de trabajo adicional, el de la señora que abre y cierra la habitación cada vez que se necesita.

Los supermercados chinos son impresionantes, estanterías llenas de comida y bebidas de todos los colores; para aprovisionarnos vamos a lo seguro, galletas, pan, latas de pescado y salchichas. La comida china en los restaurantes es excelente y realmente no supone ningún problema elegir, entramos en la cocina, seleccionamos con el dedo los ingredientes, les explicamos la mezcla que queremos y luego ellos hacen lo que les da la gana, pero siempre buena cocina, creo que vamos a recuperar los kilos que hemos perdido los últimos días.

Nunca hubiera dicho que la vuelta al asfalto pudiera ser tan gozosa, se acabó el "arrugado", los bancos de arena, las piedras... ¡qué gozada! Lástima de viento que nos azota de frente con una fuerza tremenda.

Lo peor de los chinos es que en su intento de agradar y ser amables, al preguntarles por una dirección en el mapa siempre contestan aunque te manden en dirección contra-

■ Recibiendo el asfalto



■ Muralla china

ria. Enseguida aprendimos a no señalar nosotros con el dedo y dejar que ellos tomen la iniciativa.

Rodamos por una carretera con doble carril en cada sentido en obras durante kilómetros y kilómetros. El segundo día de esta nueva etapa, entrando ya en un pueblo, fuimos sorprendidos por un tifón. Cuando vimos oscurecer de repente, y oímos como rompían los truenos no imaginábamos lo que nos golpeaba. Aceleramos para llegar a una gasolinera, fue cuestión de 5 minutos, los carricoches que estaban repostando gasolina salían volando, era imposible sujetar las bicicletas, la lluvia caía en horizontal con una fuerza tal que cada gota que nos caía encima era como una pedrada; nos refugiábamos tras los surtidores de gasolina y cuando el viento amainó un poco logramos llegar a la tienda que estaba a menos de 5 metros de los surtidores. El miedo nos dejó sin habla durante un buen rato. Tuvimos suerte, no perdimos nada del equipaje y las bicicletas no sufrieron daño alguno. Sin embargo, es verdad que esta situación añadida al desgaste psicológico que nos originaba el viento en contra y que llevábamos 14 días seguidos sin dejar de pedalear, hizo que decidiéramos descansar 2 noches en el mismo pueblo y para compensar los kilómetros sin rodar tomamos un autobús que nos acercara a Jining.

De nuevo en ruta optamos por coger la G-110, ya que creemos que es la mejor opción a pesar de que nos comentan que está en obras. Efectivamente es una gozada rodar, el tráfico está prohibido por las obras y salvo algunos tramos en los que debemos pedalear sobre la carretera en obras o empujar la bicicleta, disponemos de toda la carretera para nosotros solos. El viento ya no sopla, las montañas nos protegen, por suerte nos olvidamos de él hasta el final del viaje.

El paisaje desértico ha desaparecido y los valles, completamente invadidos por plantaciones de girasoles, maíz y algunos arrozales refrescan, sin duda alguna, nuestra vista. Al levantar la mirada hacia las montañas descubrimos restos de la muralla china. Las paradas en los pueblos, más cercanos entre sí que en Mongolia, se convierten en una auténtica atracción para los lugareños, que siempre acaban rodeándonos y tocándonos con auténtico asombro; es cierto que tanto las bicicletas, como todo el material que llevamos, así como nuestras pintas, es algo que jamás han visto en estos pueblos; resulta muy gracioso lo provocativo que les resulta a las mujeres que llevemos culotte, además de pegados, cortos... y nos insinúan con mímica pero sin perder la sonrisa cuánto mas decoroso resulta usar pantalón largo, y por supuesto, ancho. No tienen ningún problema en abrir nuestras tiendas de campaña, se desternillan de risa cuando les explicamos que dormimos en ellas sobre las esterillas. Se desviven por conseguir aquello que necesitamos; los productos de la huerta y en especial los tomates son exquisitos.



■ *Objetivo cumplido. Estamos en Tiananmen*

Pero sólo durante dos etapas más podremos disfrutar de este maravilloso paisaje y de esta gente tan entrañable, ya que una vez que circunvalamos Yíngchenzy entramos en una zona industrial, completamente contaminada, con grandes centrales térmicas, una zona en la que el polvo de carbón flota en el aire; no pasan 10 minutos desde que salimos por la mañana y toda nuestra ropa y nuestra piel están absolutamente negras; a partir de ahora pernoctaremos en pequeños hoteles, no sólo porque no encontramos lugares apropiados para acampar, sino porque la gente de este entorno nos merece menos confianza, y sobre todo también porque al final de la jornada necesitamos una ducha, de otra forma es imposible limpiar tanta suciedad.

El tráfico es imposible, ya que aunque existe carril bici, coches y camiones lo invaden. El ruido es tremendo, se acabó la tranquilidad. Son 3 días realmente desagradables, curioso pero no los disfrutamos.

■ EN LAS CERCANÍAS DE BEIJING

Llevamos 3 días subiendo poco a poco y sin darnos cuenta hemos llegado a Badaling, uno de los puntos más turísticos de China; a escasos 50 km de Beijing se encuentra un tramo de la muralla china completamente restaurado. No podemos negar, a pesar de la cantidad de gente que la visita, que es realmente impresionante y nos sorprenderá mucho más aún durante los 7 km de descenso del puerto. La carretera es muy estrecha, de doble sentido y con una pendiente muy fuerte, los autobuses turísticos no dejan de pasar; sin embargo es inevitable perder de vista la carretera y dejarse contagiar por tantas y tantas historias imaginarias a lo largo de 6000 km de muralla.

Tan solo nos separan 40 km del centro de Beijing, en realidad no sabemos muy bien cuando hemos empezado a

entrar en la capital, pero lo que sí sabemos es que cuanto más cerca estamos de Tiananmen más difícil se hace determinar el camino a seguir; las avenidas son impresionantes, contamos al menos 5 carriles en cada sentido además del carril bici, sin embargo este último no siempre sigue paralelo a la avenida. Tenemos la suerte de preguntarle a un chico que va en bicicleta, el cual se ofrece a acompañarnos durante más de 7 km hasta llegar a la ansiada plaza de Tiananmen. Es la primera vez que él también llega en bicicleta a este punto.

Ya no nos queda más que hacernos las fotos de rigor, disfrutar de un par de días de relax, hacer turismo, y embalar las bicicletas para volver a casa. □

FICHA TÉCNICA:

Itinerario:

Desde Ulan-Bator/Ulaanbaatar hasta Beijing, 1.400 km de distancia recorridos en 21 días de BTT.

Accesos:

La zona más ignota discurre desde Choir hasta la frontera china, 400 km de pista de la que apenas existe información. Por ello, en lugar de volar directamente a Ulan-Bator, es preferible hacerlo a Beijing y una vez allí tomar el transmongoliano hasta la capital de Mongolia. De esta forma es posible reconocer de antemano el mencionado tramo, comprobando las distancias entre los pueblos y las pequeñas aldeas de ferrocarriles que servirán además como abastecimiento.

Época recomendada:

De junio a septiembre.

Aprovisionamiento:

En Mongolia hay pequeños pueblos cada 200 km aproximadamente en los que se pueden encontrar pequeñas tiendas con alimentos muy básicos (agua, latas de pescado y carne, galletas y pan). En las aldeas de ferrocarril, los lugareños ofrecen bebida y si es necesario comida.

En China no hay ninguna dificultad para encontrar alimento y bebida, todos los pueblos tienen tiendas bien aprovisionadas.

Alojamiento:

Mongolia: lo más seguro en esta ruta es la tienda de campaña; en las aldeas de ferrocarril no obstante es fácil dormir en casas particulares y en los pueblos pequeños se puede encontrar algún hotel.

China: en la región de Mongolia Interior se pueden encontrar habitaciones, aunque la tienda de campaña es la mejor opción. Según nos acercamos a las zonas industriales encontramos pequeños hoteles sencillos, limpios y con baño.

Informaciones de interés:

http://www.mark-ju.net/bike_ride/countries/mongolia.htm (rutómetro anterior de una pareja británica)

Cartografía:

Mongolia. Editorial ITMB, escala 1:2500000
Mongolia. Editorial Gizo, escala 1:2000000
China Noreste. Editorial Nelles Map, escala 1:1500000

Dificultad:

Es una experiencia dura, no tanto físicamente como psicológicamente; se ruedan muchos días sin ningún incentivo más que el puramente deportivo. También se trata de una experiencia en la que se aprende mucho de los demás y de uno mismo.

Participantes:

Ana González, Joseba Vélez, Begoña Tello, Patxi López, Gema Paldagay y Fernando Larrañaga del 29 de julio al 31 de agosto de 2006.



FOTOS DEL AUTOR

■ *La modernidad no llega a todos los rincones chinos*