

- ◆ País: UZBEKISTÁN, KAZAJISTÁN
- ◆ Línea férrea: TASKENT-SARATOV Y BEYNEU-AKTAU
- ◆ Tramo recorrido en tren: URGENCH-BEYNEU Y BEYNEU-AKTAU
- ◆ Otros lugares: Samarcanda, Bujará, Jiva



LA ESTEPA SIN FIN

5

DEL NOMADISMO A LOS 'COMMODITIES' EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

«Corría el año 328 antes de nuestra era. Los habitantes de los escasos *kishlak* —aldeas— y los desarrapados caminantes que cabalgaban en asustadizos jumentos se apartaban aterrados y confusos. Una enorme polvareda se elevaba sobre el viejo camino comercial. Lo que avanzaba por él no era una caravana de mercaderes ordinaria, con mercancías de países remotos, sino un ejército grandioso.» Así comienza un librito fantástico del geógrafo y glaciólogo ruso Vladimir M. Kotlyakov. «A la zaga marchaban centenares de camellos muy cargados. A la cabeza, montado en un corcel de poca alzada pero buena planta, iba Iskander el Grande (Alejandro Magno). Miraba pensativo hacia el oriente, como si se esforzara por distinguir la India, el maravilloso país objeto de esta campaña.»

Veintitrés siglos después de esa campaña, se dice pronto, yo estaba haciendo el viaje a la inversa. Y en la vieja ciudad de Jiva, actual Uzbekistán, el taxista acababa de ver las prisas con las que salía bajo la puerta norte de las murallas. Sabiéndose mi única opción, me pedía 35 000 som por tratar de alcanzar el tren que salía a las 12:18 desde Urgench, a treinta y cinco kilómetros de allí. Mientras tanto, ocultó a la pasajera que esperaba junto al coche, me cobró el servicio personal y luego la subió a ella.

El precio no era grave, apenas cinco euros. El som estaba tan devaluado que era común ver a personas con fajos de billetes atados con una goma en bolsos o en simples bolsas de supermercado. El cambio oficial estaba a 3200 por dólar, pero existía un mercado paralelo al modo del dólar *blue* argentino, y sin ningún amago de esconderse, en las esquinas de los parques; esos fajos

se daban a 6000 y hasta a 6500 soms. Pero según todas las páginas sobre visados, lo grave para mí vendría en la frontera si no alcanzaba ese tren rumbo al noroeste, cruzaba medio país y despertaba ya en Beyneu, Kazajistán.

Uzbekistán, como muchos otros *stanes*, apenas tenía tres décadas de existencia como república independiente (está claro; así, ¿cómo vamos a situarlos en el mapa?), pero Samarcanda, Bujará y Jiva, las tres joyas de la Ruta de la Seda, estaban en suelo uzbeko. En medio del camino, las tres ciudades florecieron, se volvieron centros del saber y de las artes y vieron nacer a personajes de la talla del médico Ibn-Sina, occidentalizado como Avicena, o el físico y matemático Al-Juarismi, que nos llegó camuflado en la palabra «algoritmo».

Estas tierras habían sido persas, turco-mongolas, y luego rusas, pero Uzbekistán volvía a ser un país terregoso y agazapado en el corazón de Asia. Samarcanda parecía aún gobernada desde el centro de una plaza por una estatua sedente del temido Tamerlán. Por eso, aun sabiéndolo, mi sorpresa: al bajar del tren en el que llegaba desde la capital, Taskent, me vi frente a una flecha blanca e imponente, un Talgo 250 que habría cubierto mi trayecto en un 40 por ciento menos de tiempo. El Afrosiyob, el primer tren de alta velocidad de Asia Central, había llegado en 2011 desde la planta alavesa de Rivabellosa a un país en el que muy pocas personas hablaban inglés, los cajeros no reconocían las tarjetas extranjeras y portar codeína, aunque fuera en un ibuprofeno, era un delito grave. Pero nada complicaba la vida al mochilero como la falta de internet. Para obtener una tarjeta SIM era preciso demostrar residencia en el país, y en los muchos *kafé* que vi, encontrar wifi costaba tanto como beberse precisamente un café en estas tierras donde el té gobierna.

Por su parte, Jiva era un pequeño dédalo cubierto de barro cocido y de azulejos estilo persa. Sus murallas, aunque no tan apabullantes como las de Bujará, eran dos kilómetros y medio de ladrillo, barro y torreones abombados mucho más sólidos que el som. Habían sustituido a las antiguas, y sin embargo, a los ojos de un extraño parecía que llevaran allí un milenio, como el resto de la ciudad. En Jiva había apurado demasiado el wifi del *hostal* y por eso ahora me veía en estas.

El taxista decidió recoger a otros dos pasajeros y solo apretó cuando, con mis treinta palabras de ruso, tuve que decirle que, si seguía parando, pagaría como todo el mundo 400 som. Cualquier viaje a través de Asia Central se ve condicionado por los visados, que son costosos, implican mucha espera y tienen fechas fijas. Esa era la mayor traba. Yo me había entretenido en el Pamir tayiko, donde el transporte casi se restringe al autostop, y mi estancia allí se había encimado con el visado uzbeko, que ahora caducaba en día y medio. Rebasarlo se consideraba falta grave, y este taxi era mi única opción de alcanzar el tren diario a la frontera. Si no, salir volvería a costarme muchos ceros, pero esta vez en dólares, tantos como en una multa de dos mil.

CON EL VISADO EN LOS TALONES

Entré a tal velocidad en la estación de Urgench que la poca gente que había me indicó por dónde ir. Acostumbrado a las masas perennes del ferrocarril en la India, donde había iniciado el viaje, casi había eco en esa estación grande y lustrosa, de herencia quizá soviética aunque muy nueva. La seguridad de la estación me revisó dos veces billete y pasaporte, pero no metió al escáner mi mochila, crucé el andén vacío y logré abordar a tiempo. El tren, larguísimo y al parecer completo, partió en apenas tres minutos, dos antes de tiempo. El revisor tomó otra vez mi pasaporte y se alejó con él.

Dado el servicio que cubría, probablemente el tren solo llevaba coches cama. Aquel tenía una serie de compartimentos a la rusa, cómodos, abiertos al pasillo, con dos butacas de cuerina que por la noche se convertían en literas —solamente dos— a cada uno de los lados. Viajaba junto a madre e hija y junto a otro chico uzbeko y, pese a que nos resultarían parcos en palabras, noté pronto la misma calidez que llevaba semanas percibiendo entre kirguisos y tayikos. Lo primero que hice, aunque en la estación no había más trenes, fue asegurarme de que íbamos hacia Kazajistán. Lo pregunté porque el tren había arrancado hacia el sureste. Justo en el sentido opuesto.

Desde el principio de mi viaje la madre llevaba a cabo una tarea peculiar: rellenaba a mano un formulario con los datos de los pasajeros. Para comprar los billetes había tenido que hacer

una larga cola días antes en Taskent, la capital, y el sistema era tan estricto que en ellos, en un galimatías de letras cirílicas y números, estaba impreso hasta mi número de pasaporte. Pero la madre tenía un montón de copias calcadas de cada billete, quién sabe si de todo el tren. Logré preguntarle si trabajaba para la compañía, y dijo que no. ¿Serían órdenes del revisor, quien le había dado aquello? ¿Se sacaría así un extra? Dijo que trabajaba en Kazajistán, donde su hija estudiaba Economía.

Cuando el tren paró en la estación de Kungrad, Qo'ng'iro't en la nueva grafía uzbeka, muchos viajeros bajaron para estirar las piernas y aproveché para hablar con el otro chico. Se juntó un amigo suyo, que iba en otro compartimento. Ambos dijeron que iban a trabajar en la construcción a Kazajistán y recordé que en el Transiberiano, años atrás, había conocido a su vez a un grupo de albañiles uzbekos que iba tan lejos como Chita, en la Siberia Oriental, en busca de mejores salarios.

De repente, un empleado con aspecto de policía pasó con un gran taco, ahora de pasaportes, y me di cuenta de que no recordaba dónde había dejado la tarjeta de pernocta que me habían dado en el hostel de Jiva. Solo esperé que estuviera aún dentro del pasaporte, en manos de aquel hombre. El ciudadano uzbeko solía ser servicial, aunque viviera en un sistema rígido. Diría que el carácter en las nuevas repúblicas del sur era algo más mediterráneo que en la influyente madre Rusia. Sin embargo, la burocracia y la corrupción habían resistido a la caída de la URSS y ambas resultaban la cruz de Asia Central. La sensación de que la policía decidía todo era omnipresente. Y esas tarjetitas o los billetes de trenes nocturnos eran la única forma de cumplir con la obligación de demostrar mi paradero cada tres noches, una trampa más para el viajero.

El solo hecho de estar a bordo de este tren me había causado una especie de nostalgia perdida ya en el tiempo. Una desazón extraña que costaba esclarecer, que aparecía mezclada con la satisfacción de saberse lejos de las autopistas del turismo, pero que, por eso mismo, relacionaba con los países en que uno aprende a moverse casi desde cero y donde ciertas formas se le escapan. Tomaba un tren de retirada, un tren de domingo por la tarde a la trastienda del mapa de Asia Central, y vía Beyneu, debía llegar a Aktau, en la orilla kazaja del Caspio, donde me quedaría

tres días merodeando antes de poder seguir el viaje. A Aktau, una ciudad petrolera que mira a Europa desde el inicio de la apabullante estepa, solo llegaban quienes se veían tirados en su camino hacia o desde Asia. En mi caso, previsor como nunca, había reservado un plan B desde allí a muy buen precio.

Tras conocer estas repúblicas, las antiguas Bactria y Sogdiana del Imperio persa, mi siguiente destino era el propio Irán. Con Afganistán tal como estaba, cruzar Turkmenistán parecía un buen plan para llegar por tierra a Irán. Un visado de tránsito para cinco días hubiera bastado para visitar el cráter incendiado que llaman «puerta del infierno», las ruinas milenarias de los caravanserais de Merv, sobre las que venía leyendo a Jonathan Tucker, o Asjabad, la capital de mármol que se había inventado un megalómano al poder. Turkmenistán empezaba a escasos diez kilómetros de Jiva, estaba más cerca que Urgench, pero su visado era el más difícil de obtener de la región.

Mi peregrinación de consulados había empezado meses antes visitando los turkmenos de Nueva Deli y de Biskek, la capital kirguisa. A su vez, los visados kirguís, uzbeko e iraní habían prosperado en una capital u otra pero, para evitar quedar varado en Biskek en espera del turkmeno, logré pedir que se expidiera en Taskent, la capital uzbeka. Ya en Taskent, el cónsul turkmeno tuvo la amabilidad de salir a mi encuentro en su día supuestamente libre. Desde detrás de la valla me dijo que allí no trabajaban los viernes —costumbre iraní, pero no sabía si también de ellos— y que él no tenía acceso a los visados hasta el lunes. Le expliqué que, si esperaba, me arriesgaba a no salir de Uzbekistán a tiempo. Y puse mi mejor cara para decirle que, según foros viajeros, su país denegaba el 40 por ciento sin mayor explicación.

—Eso solo sucede en un caso de cada mil— me respondió, sonriendo.

Turkmenistán prometía emociones, pero tuve que pensar en frío. De los siete u ocho viajeros que había conocido en el último mes, habían denegado el visado a dos. Y aquel podía ser el cónsul más amable de su cuerpo diplomático, pero si me vetaban no iba a interceder ante la ley uzbeka. Quizá mi visado había quedado

allí esperando. Ahora despegaría desde Aktau, y con una escala en Bakú, sobrevolaría dos veces el Caspio y llegaría de este modo a Teherán para poder seguir el camino. Sonaba complicado, pero un viaje así iba entrenando poco a poco el músculo de los contratiempos.

UNA RUTA DE LA SEDA EN MINIATURA

Mientras tanto, el tren que había partido de Urgench llevaba una hora alejándose de Beyneu y Aktau. Viajaba con una aplicación que precargaba mapas y el puntito azul de ubicación se retiraba más y más. La explicación era que estas líneas habían sido construidas en tiempos de la URSS. Al desmembrarse, habían surgido nuevos mapas con fronteras étnicas, herencia de las viejas políticas de dispersión estalinistas, y eran tan complejos que algunas líneas saltaban de país constantemente. De haber partido hacia el noroeste, nos hubiéramos metido de lleno en Turkmenistán. En un tiempo, esas líneas pudieron ayudar a cohesionar el mapa, pero ahora dejaban tramos en desuso y hacían su servicio impracticable. Especialmente complicado era el tren Dusambé-Moscú, que salía de Tayikistán rumbo a Uzbekistán y Kazajistán, y por razones geográficas y de usos logísticos —rozaba también Afganistán—, era apodado el Heroin Express. En algunos puntos, los trenes circulaban por suelo extranjero, pero debían volver al suyo sin parar. El nuestro no era de esos, y recorrería una enorme «U» para no salirse del país.

«Este antiquísimo camino atraviesa un desierto que parece no tener fin —continúa Kotliakov en la introducción a *Los glaciares del Pamir*—. La escasez de alimentos, el calor, el polvo deprimen la moral de los soldados. Y de no ser por los ríos caudalosos que corren en medio de las arenas, las penalidades serían insufribles.» Durante horas avanzamos por un vergel en el desierto, un milagro aparente que había sido propiciado por los canales del Amu-Daria. En Asia Central, la irrigación había hecho posible cultivar durante milenios. «Los remotos sistemas de regadío enterrados hoy por las arenas han sido sustituidos por otros que, lo mismo que aquellos, se nutren de las aguas del Sir-Daria y

Amu-Daria.» Estos dos enormes ríos nacen al pie de los glaciares de Tian-Shan y del Pamir, en la antesala de China, bañan Asia Central y hasta hace poco daban vida al mar de Aral, no lejos del Caspio. Hoy se secan antes de llegar y el Aral es casi otro desierto de sal y pesticidas grotescamente decorado de barcos recostados. Kotliakov invita a mirar con perspectiva y comparte citas desde Estrabón —«Después de regar Sogdiana, el Politimet entra en un país arenoso y desértico y allí se lo tragan las arenas»— hasta Kropotkin —«Toda la extensa región del Asia Central se encuentra en estado de desecación rápida, del mismo modo que se ha venido secando desde el principio de la época histórica»—. Pero ya en 1980, Kotliakov avisaba: «En nuestro tiempo aumentan rápidamente las superficies dedicadas a huertos, melonares y campos de algodón; cada vez necesitan más agua estas tierras». Las políticas hidrográficas fueron desastrosas, especialmente en pro del algodón, y agotaron ambos ríos en lo que se llamó la peor catástrofe ecológica del siglo.

Nukus, al noroeste de Urgench, quedaba a solo una hora y media por carretera, pero debido al rodeo de las vías el tren invertía casi cinco horas en llegar. De haberlo sabido habría tratado de subirme allá después de ver el museo Savitsky, que tenía una gran historia. Igor Savitsky se había encargado de recoger miles de obras de arte moderno que no eran del gusto soviético. En muchas de las obras del catálogo se observan los influjos de las vanguardias del primer tercio de siglo¹⁰. Savitsky acumuló talento desconocido y logró juntar 90 000 piezas. Nukus era una ciudad de tercera división en la periferia de la URSS y se ve que aquí no molestaron mucho.

En el sentido del confort, este era un tren enteramente ruso, y los vecinos rusos hacían algunos de los trenes más agradables incluso en clase popular. Tanto aquí como en Rusia, los *platzkart*, pensados para viajes largos, tenían módulos de cuatro camas y eran amplios gracias al gálibo que permitía el ancho de vía. Pero aquí, además, a cada pasajero le esperaba una especie de edredón nórdico blanco y limpio, una sábana y una almohada. También podría decir que, de momento, estos vagones eran más silenciosos y se ajustaban mejor a mi carácter. Nadie hablaba a bordo. Solo se oía el repiqueteo de las ruedas, y, de fondo, una

melodía que brotaba suave de algún móvil. Tal vez, pensé, cantos sufís a Alá.

¡Era tan fácil y apetecible montar el campamento y leer hasta quedarse dormido con el tactac de las ruedas! Pero es norma no escrita que, durante el día, las literas superiores vayan plegadas y las de abajo se compartan como asiento aunque por la noche tengan dueño. Mi litera era propiamente la inferior. Era apenas media tarde, y si me rendía antes de tiempo, tal vez a una siesta, podría tenderme en la de arriba, aunque abajo bastaba con la mitad para ir cómodamente recostado, revuelto en el edredón. Un chico había subido a bordo y se había sentado en el extremo de la banca-cama a la espera de que lo recolocaran. Su delicadeza era más que suficiente, y la agradecí. Y sin embargo, todos insistieron en sentarse en la otra para que yo pudiera descansar en mi lugar.

Por primera vez en mucho tiempo tuve esa sensación de años atrás en el Transiberiano, la de sentirme enteramente en casa. Quiero decir *en casa a bordo*, porque días atrás otro viaje corto se había prolongado a tierra firme. Al bajar del tren de Taskent a Bujará, Iulia, una señora que viajaba junto a mí había insistido en alojarme. Iulia me hablaba en ruso, nos ayudábamos con gestos y cuando no entendía nada, yo me dejaba llevar. Así acabé en las afueras de Bujará, y supe que las casas uzbekas, al menos las rurales, podían carecer de alguna comodidad: la cocina y la estufa solían ser pesados muebles de hierro, a menudo de fabricación turca, y era frecuente que en el exterior, como en toda Asia Central, un agujero en una caseta de madera funcionara como baño. Sin embargo, en su sencillez, los cuartos eran grandes y al mismo tiempo resultaban cálidos. Los zapatos siempre se quedaban fuera. En esta zona se hacían las alfombras más reputadas del mundo, y en las salas o en las habitaciones, enormes tapices lo forraban todo. Ahora, el tren era cómodo y estaba bien equipado. Cada vagón tenía incluso un samovar, ese calentador de agua hirviendo para servirse el té en cualquier momento. Yo llevaba víveres, la vía era larga y no se me ocurría nada que pedir.

Me despertó el olorcillo penetrante que llegaba con algún vendedor por el pasillo. Era un olor conocido, puntual, pero no logré saber de qué, y me recordó a cosas tan dispares como los

embutidos de salami, tan de la zona, o el queso salado y ahumado que también se estila y que se vende en los mercados. Pero no, tampoco era eso. El sol pegaba fuerte fuera y, si un lado de la vía refulgía en verde debido a los canales, al otro la llanura era yerma por completo. A la sensación de estar en cama un domingo a mediodía se le había unido la de estar de algún modo en la calle, y el resultado era algo extraño, algo así como bajar a por el pan en pijama, o cuando a uno lo despiertan y se pone cualquier cosa antes de que suba el fontanero.

Comenzaron a desfilar paquetitos de galletas, bolas amasadas de ese queso ultrasalado que aquí llaman *curd*, tortas de pan que conocían como *nan* o pipas de girasol. En los panes y los lácteos, sobre todo en el yogur, más o menos líquido, salado y especiado, uno podía ver el diálogo a través del mapa y de los siglos. *Curd* y *nan* eran palabras comunes en la India con significados parecidos. Allí, *curd* era yogur líquido y *naan*, pan plano, aunque el *nan* uzbeko era más parecido al que en la India llaman *pan afgano*. En lo personal, el gusto centroasiático por las pipas de girasol me devolvía por momentos a la infancia. Desde que las descubrí, trataba de recargar en los mercados y pronto me instalaba en la grada de Mendi, a inicios de los años noventa, en un partido del Alavés contra el Touring de Rentería o el Zalla.

El pasillo fue evolucionando hacia una Ruta de la Seda en miniatura. Los vendedores, la mayoría mujeres, se volvieron un tráfico constante, hasta dos en un minuto, aunque sin apelotonarse, y su ritmo se iba pareciendo más y más al de los bazares centroasiáticos urbanos. Lo llevaban todo en bolsas transparentes, sin ningún armazón, cesta, ni estante. Mostraban su oferta caminando lento, sin pararse, sin un amago de insistencia, y a lo mucho susurraban el producto sin impostar la voz. Pero ya fuera en Osh, Murghab, Jorog, Juyand o Bujará, fuera un edificio municipal a ese efecto o una hilera de contenedores abiertos a soplete, la esencia permanecía en las formas de estas sociedades en las que el pequeño comercio estaba tan presente como el respirar, y se desplegaba en el pasillo, a pesar de la gerencia estricta, como en las calles de cualquier bazar.

Estas tierras habían visto uno de los trasvases de productos y de sabiduría más importantes de la historia humana. La idea de

que la ruta se hubiera transformado con los siglos pero que siguiera hoy vigente era mucho más poderosa que cualquier destino en sí. En la zona monumental de Samarcanda, tras haber pagado mi entrada al famoso Registán, observé cómo cada habitación, cada estancia de las espectaculares madrasas interiores, era ahora un puesto de telas, pinturas o postales de recuerdo. Al principio me contrarió, porque había pagado mi entrada y por eso creí que ya sería dueño de mi propia experiencia. Sin embargo, después pensé que los vendedores únicamente estaban haciendo lo mismo que siempre hicieron, y la única diferencia era que muchos de los presentes habíamos llegado sin pesada mercancía, con billetes de avión, desde países que no eran parte de la ruta. Antes de la era del turismo, la explanada central, hoy despejada, había sido el bazar de la ciudad. En torno a ella, mercaderes jóvenes y niños seguían insistiendo:

—¡Puede mirar sin comprar!

En *Cachemira y Asia Central*, el indio Prithivi Nath Kaul Bamzai daba la interesante visión de un autor cachemir que, en 1980, mostraba cómo las ideas, modas y productos habían seguido la ruta más allá del Hindu Kush. Ahora yo viajaba con un libro mucho más actual, *The Silk Road: Central Asia, Afghanistan and Iran: A Travel Companion*, donde el historiador estadounidense Jonathan Tucker hacía inventario de la mercancía y demostraba cómo los comerciantes y viajeros de la ruta, que operaban en uno u otro tramo, habían transportado en conjunto mucho más que seda. También repasaba las dinastías sucesivas, su desarrollo y las ideas que significaron el progreso en cada momento histórico. Tucker era académico, pero además lo había escrito en el camino.

Seguí contemplando ese bazar andante mientras comía pipas: requesón en bolsa, chorizos colgando de una cuerda, enormes pepinos y tomates rojos. Me gustaba la discreción con que sucedía todo. Este era un país autoritario con un presidente amarrado al poder y donde nadie parecía desmelenarse, pero la gente común, sobre todo ellas, mantenían una especie de candor, una hospitalidad antigua. Todavía era un país poco poblado, de estepas y desiertos que estremecen y en el que, entre personas, no hacía falta levantar mucho la voz.

De pronto, el mismo aroma que antes no reconocí llegó hasta mi nariz, y junto a él, ensartados en ganchos, aparecieron unos pescados ahumados de color anaranjado. ¡Claro! Los había visto en asaderos a orillas del lago Baikal, en los andenes de Siberia, y ahora en los trenes uzbekos. En aquel viaje también agradecí los sobrecitos de café, leche en polvo y azúcar que ofrecía la tripulación y que, a falta de un capuchino, cumplían su papel. En las bolsas de estos vendedores aparecían de nuevo sobres de Nescafé para preparar en el samovar, pero noté el paso del tiempo en mí porque estos tres en uno, azúcar con leche y café soluble, se hacían infumables.

—Orbit... —susurraba secamente, con una «i» tónica y muy corta, una vendedora de chicles, pero también de pasta de dientes, papel higiénico, bolígrafos o tabaco.

—Tenge, rubl... —decía otra señora que pasaba con un fajo de billetes ofreciendo cambio porque al som, la moneda uzbeka, mucha gente de cualquier edad la llamaba *rubl*. Los rublos ya solo se usaban en Rusia, Bielorrusia y alguna república poco reconocida. La moneda kazaja era el *tenge*.

Al final también pasaron dos hombres en camiseta interior y con un litro de cerveza en la mano. Era extraño que faltaran, pero confiaba en que de noche no dieran demasiada guerra.

La madre que viajaba frente a mí siguió copiando nombres de pasajeros hasta poco antes de quedarse dormida. Ella y su hija eran una compañía agradable. Sin mucha palabra de por medio me compartió un huevo y una patata cocida, y luego, esperando que no fuera un abuso, le pedí enviar un mensaje desde su número local. Tenía que avisar a Iulia. En Bujará, con mi ruso de emergencia y algún chapurreo de sus hijos en inglés, habíamos comido en torno a un mantel en el suelo, sobre las mismas alfombras encimadas en las que me preparó una cama, y después, para mi sorpresa, vimos una película de Bollywood. En aquella casa donde vivían Iulia, su hija y otro hijo adolescente, no había ni rastro del marido. Su marido ausente era el pasajero prototípico de este tren que en realidad atravesaría Kazajistán camino a Rusia. En Rusia, la construcción daría trabajo a los hombres que habían nacido soviéticos y que ahora no eran rusos. Aquella otra madre con hija bien

podía ser ella. Al despedirse, Iulia solo me había pedido señales de que estaba bien.

AGUA SUCIA, TRABAJO FORZOSO Y MUCHAS CAMISETAS DE ALGODÓN

En tiempos de la URSS no debía de ser tan necesario buscarse la vida tan lejos. Moscú aprovechó el clima más mediterráneo de estas cuencas bajas para desarrollar la agricultura extensiva. Pero el campo no se modernizó y fue necesaria mucha mano de obra. Se plantó sobre todo trigo, arroz y algodón, que requerían mucha agua, y a su par, el consumo de agua de la población también crecía. Kotliakov cuenta que en 1965, unos doscientos glaciólogos se habían reunido a orillas del lago Issyk Kul, en Kirguistán, y discutido acaloradamente las formas de aumentar el caudal de los ríos aprovechando los glaciares. Una de esas formas pasaba por deshelarlos artificialmente. Uzbekistán llegó a ser el mayor exportador mundial de algodón, y aún hoy es el quinto.

Al caer la URSS, la política económica moscovita para el sur también se vino abajo. De los cultivos sostenidos por el Estado se pasó a una economía de mercado y la mano de obra resultó excesiva. No era casual encontrarse uzbekos, azeríes o turkmenos cruzando Siberia en busca de trabajo. Pero en la región de Karakalpakstán, la que ahora atravesábamos de noche, seguían presos del algodón. Se hablaba de semiesclavitud y de trabajo infantil. Años después, un informe de Human Rights Watch, con 257 entrevistas, destaparía la cadena de presiones y amenazas de las autoridades uzbekas. Se forzaba a médicos, maestros o alumnos para recolectar el algodón. Tenían jornadas de diez horas, se les marcaban cuotas en kilos y eran vigilados por hombres que los hostigaban. El Banco Mundial invertía en planes de riego y consultaba a la Organización Internacional del Trabajo sobre las condiciones laborales de su programa. Pero el informe denunciaba que la OIT estaba formada en parte por gobiernos y que, al final, el uzbeko se monitoreaba a sí mismo¹¹.

Mi idea de lo remoto tenía que ver con la poca penetración de la vida occidental, y sin embargo, la globalización pendía aquí

de muchos hilos. Simplemente, conocer el precio verdadero de surtir al mundo era más difícil en países más herméticos. En la etiqueta de nuestras camisetas solía poner China o Bangladesh, pero a sus fábricas textiles llegaba el algodón uzbeko.

Trataba de aguantar leyendo, buscando algún guiño del paisaje en la negrura para no dormir, porque en un rato alguien vendría a despertarnos para pasar un control fronterizo minucioso. Junto al samovar, frente a los baños, encontré un folio plastificado que detallaba el recorrido. El tren 334 había partido la tarde anterior de Taskent y, al cabo de 3292 kilómetros, llegaría dos días y diecinueve horas después a Saratov. Ahora entendía en parte por qué tardaba tanto. El recorrido incluía veintisiete estaciones, y parecía haber tres tipos de paradas: las de cinco minutos, las de veinte o veinticinco y las de dos horas o dos horas y media. Con esos márgenes, pensé, incluso yo podría presumir de puntual. La mayoría de pasajeros seguía dormido en las paradas largas. Había poco movimiento de viajeros y el sonido más característico era intenso y metálico: un empleado se paseaba a lo largo de la vía martillando dos veces el eje de cada rueda, como si fuera un zahorí buscando agua, o como un doctor que golpea las rodillas de un paciente en busca de un acto reflejo. Pero, además, resulta que Saratov estaba en Rusia.

Eso significaba que el tren se iba a detener dos horas a cada lado de la frontera uzbeko-kazaja, esto es, cuatro horas en total, y otras dos a cada lado de la kazaja-rusa para un total de ocho. El registro de salida uzbeko me tocaba de una a tres, en plena madrugada.

BEYNEU, EN BUSCA DE UN BAÑO EN LA ESTEPA

Amanecí en Beyneu, Kazajistán. El tren se había detenido a las 5:04, pero no sabía qué 5:04, y además, solo se me permitió bajar a las dos horas de haber llegado. Mi reloj del móvil se había adaptado, pero no el de la tableta, porque había detectado que estábamos en Almaty, la antigua capital, y la hora era distinta en el este y el oeste del país. Para mayor complicación, con los trenes kazajos pasa igual que con los rusos y Moscú: la hora de la capital rige en todos los husos del país, y así, en las estaciones

aparece siempre la de Astaná, no importa dónde estén. Todo eso, sin wifi, para saber qué hora era en Beyneu. Seguí hecho un lío hasta el mediodía.

Los registros habían sido a horas intempestivas. Del lado uzbeco, los agentes migratorios habían registrado los compartimentos uno a uno, y uno a uno también, y hasta el último resquicio, pasaportes y equipajes. De mi mochila salió un pequeño botiquín para demostrar, supongo, que no llevaba codeína. Pero al menos no debí encender mi disco duro. Llevar fotos de instalaciones oficiales o pornografía es también delito grave, y de haberme visto sospechoso se hubieran visto buceando en mis últimos diez años de vida. Al cabo de dos horas, el tren cruzó a Beyneu y la policía kazaja repitió el proceso. Solo al final recibí mi pasaporte, y entonces lo abrí directamente en las páginas 30 y 31.

Un mes atrás, en mi visita a Almaty, el agente kazajo había dicho «Ispanya» y lo había abierto por atrás en busca de páginas libres. El pasaporte español actual es una oda a los aportes patrios a la historia del transporte, y me encargué de que se detuviera en esas páginas con la intención de generar un mínimo de empatía, sin pasarme de gracioso, en aquel trozo de hielo.

—¡Talgo! —dije.

Ahí, a doble página, aparece de fondo un estilizado AVRIL, el Talgo «de muy alta velocidad». El Talgo que unía Almaty y Astaná no era de alta velocidad, como su vecino el Afrosiyob uzbeco, pero había reducido el viaje de veinte a doce horas y era uno de los hitos del nuevo Kazajistán. De hecho, en Kazajistán, la empresa había firmado el mayor contrato de su historia y por medio de su filial local, Tulpar, estaba cumpliendo con la entrega progresiva de 3000 coches. Un mes después de aquel sello kazajo, uno nuevo me daba la bienvenida, bingo, desde la página 30.

A las ocho de la mañana, Beyneu era apenas un pueblo grande con las calles ahogadas de lodo. El edificio de la estación no tenía un café para reposar el viaje y planear el día. Solo algunas lonas deslavadas por el tiempo y carteles austeros —ahora decían *kaφeci*— anunciaban algunos en el pueblo, así que probaría suerte. Los coches avanzaban como si pisaran chapapote y cami-

nar exigía un extra de atención. Descubrí que las calles sí estaban asfaltadas. Pero entonces, ¿de dónde salía tanto barro?

Estaba, literalmente, en el Lejano Oeste kazajo. Si un alce o al menos un ciervo hubiera cruzado la calle se habría parecido mucho a Cicelly, el pueblo minero de *Doctor en Alaska (Northern Exposure)*, aquella serie noventera en torno a un médico neoyorquino recién graduado al que adjudican como primer destino un pueblo remoto en medio de la tundra. Ya había tenido esta sensación en otros sitios, pero quizá la historia se parecía más aquí. Los viejos pobladores de la península de Mangistau eran nómadas de la tribu de los aday. En los años sesenta, los soviéticos habían descubierto uranio cerca de la costa y fundado la actual Aktau. Alojado en Jiva, había coincidido con una viajera de Houston —de ojos achinados, porque el mundo hoy es uno—, que había pedido una excedencia en Halliburton, la controvertida petrolera, para recorrer Asia Central. Ella fue quien me explicó la importancia de Aktau, donde su empresa tenía la sede kazaja. El tren había llegado allá en 1963 y lo había convertido en puerto de salida de hidrocarburos hacia Azerbaiyán y Europa. Al norte del Caspio quedaba el yacimiento de Tengiz, explotado por Chevron. Y a 460 kilómetros de Aktau, aunque era paso obligado por vía y carretera, Beyneu seguía siendo un pueblo modesto y en los pequeños negocios me pareció ver algo de sorpresa ante la llegada de un occidental.

En el *kaφeci* («kafesi») más cercano a las vías pedí un café con leche. Como estaba ardiendo, mientras se enfriaba me excusé y busqué sin éxito un baño abierto a lo largo del andén. Todo lo que encontré fue un vagón en vía muerta, pero al pasar por taquilla aproveché para comprar un billete a Aktau para el primer tren, que venía desde el norte y se desviaría allí en un par de horas.

Mi café estaba demasiado bueno para ser soluble, el habitual en los dominios del té. Lo había pedido sin azúcar, deseo concedido, y la leche parecía incluso nata. La dueña, una señora de cara triste metida en una blusa de flores, despachaba desde un mostrador lleno de cosméticos, con un estante repleto de jabones y champús y dos melenas radiantes en un póster de la marca Avon. De este lado del mostrador solo había cuatro mesas. En pie, un viejo de ojos rasgados y traje impecable se bebió dos vod-

kas de golpe, y otro hombre sentado intentó hablar conmigo desde detrás de su jarra de cerveza. Me pregunté cuánto tiempo llevaría la señora complaciendo a bebedores y poniendo buena cara. Empecé a sospechar que aquel café era parte del que hacía para sí. Cuando me levanté, pedí la cuenta, pero ella dijo que aquello no era una cafetería y se negó a cobrarme.

A Mirzhan, un chico joven, se le notaba que quería practicar inglés cuando le pedí ayuda frente a la escuela de Beyneu. Me preguntó enseguida si ya había visitado el museo local, y como le dije que no, pero que mi tren llegaba pronto, me invitó a subir a su nuevo 4x4 rumbo a la estación y me ayudó a posponer mi billete para Aktau. Había descartado hacer tiempo en Beyneu, pero lo aceptaba a gusto. Me quedaban otras diez horas de trayecto, no llevaba prisa y tomaría un tren de noche. Repartiría las horas entre el museo etnográfico y algún otro *kafesi*, y, libre de buscar alojamiento, llegaría al amanecer a Aktau.

Mirzhan trabajaba en el museo. Me mostró estelas funerarias sufíes que poblaban la región, la reconstrucción de una yurta tradicional y objetos de la vida nómada, el pilar de la tradición kazaja. La última sección era inevitable: un paseo por las glorias kazajas dentro de la extinta URSS y, después, el nacimiento del Estado actual. Movidos por la novedad, aparecieron dos compañeros de Mirzhan. Quisieron fotografiarse conmigo y, después, que Mirzhan tradujera sus preguntas.

—¿Y cómo te mantienes, si no trabajas? —preguntó él, quisieron saber los otros.

En Beyneu no parecía haber mucho más empleo que un puñado de servicios y algunas pequeñas tiendas, y trabajar con la cultura y la difusión del patrimonio debía de ser uno de los más estimulantes. Los precios del petróleo habían devaluado recientemente el *tenge*, y no era fácil imaginar que alguien dejara su empleo y se largara a viajar. Supuse que de ahí esa pregunta, esa pregunta así. Pero tenía amigos kazajos en Almaty, la antigua capital, y me había quedado claro que incluso allí, con posibilidades muy distintas a las de Beyneu, los hábitos de los viajeros occidentales se seguían viendo como algo muy ajeno. Dije que, por suerte, había podido elegir mi vida. Antes había preguntado a Mirzhan por un café para escribir tranquilo. Le dije que escri-

bir era trabajar, que de momento funcionaba y que me gustaba tanto lo que hacía ¡que hasta trabajaba los domingos!

Últimamente, en algunos foros encontraba a muchos viajeros tratando de justificarse. Decían que el hombre se había hecho sedentario por necesidad, pero que esa necesidad, por el transporte y la tecnología, ya no era tal. Mirzhan acababa de explicarme algo: la crujió que coronaba la estructura de la yurta nómada era la misma aspa abombada que aparece en el centro del escudo nacional kazajo. El nómada de hoy podría leer a Zygmunt Bauman y sus tesis sobre lo dinámico y lo líquido de las sociedades. A mí se me hizo extraño verme explicando una vida en relativo movimiento allí, en un museo etnográfico, a tres descendientes de jinetes esteparios, quién sabe si hasta de la Horda de Oro.

—Creo que los nómadas kazajos hacían más o menos eso, ¿no?

A primera hora de la tarde soplaban un viento a ráfagas, el sol intenso había secado el lodo y los coches levantaban polvo. Las orillas de las calles eran arenosas e incluso quedaba más tierra pulverizada amontonada entre las rodadas de los coches. En mayo, la estepa se veía verde, pero seguía sin haber árboles ni arbustos que amarraran la tierra y la erosión estaba asegurada. El desierto uzbeko de Kyzyl Kum, que en túrquico significaba «arenas rojas», solo se había transformado en parte. Y aunque me hubieran confundido las orillas verdes del Amu Daria, llevaba días conociendo matices de la desolación. También la vía estaba reverdecida, avanzaba en paralelo a una de las calles, así que, de vuelta a la estación, caminé entre los rieles. Allí en medio me encontré con tres camellos que parecían mascar chicle. Debían de estar en plena muda, porque les colgaban jirones de pelo a medio desprender. Uno de ellos levantó la cabeza, me miró de frente y pareció decir: sí, lo sé, solo faltábamos nosotros.

En la playa de vías no dejaban de maniobrar dos locomotoras diésel acopladas, pintadas de azul y con aspecto nuevo. La playa era discreta, pero un par de trenes larguísimo se prolongaban en la estepa con vagones de combustible, otros de bordes altos y cargados de madera, algunas jaulas cerradas y tolvas llenas de piedra. En el tramo central del andén, la caseta que por la mañana creía que era un almacén resultó ser un pequeño comedor que

ofrecía zumo de frutas y un puchero en el que guisaban *plov*. Puede que el *plov* sea el plato más común en la región. Cada país lo guisa a su manera y llega hasta el *pulao* indio. Pero yo pedí unos *mantí*. Hervían en otro puchero, inconfundibles con su forma de cebolla, y entraban por los ojos. Eran la versión kazaja de los *dumplings*, *momos* en la India o en Nepal.

Igual que su densidad poblacional, en Mangistau, la cantidad de antenas debía de ser bajísima. Comprar una tarjeta SIM kazaja había sido sencillo, pero probé con dos distintas y aún tuve problemas para activar la línea. Mi día iba a continuar totalmente analógico, cirílico y kazajo. Con lo divertido que me parecía descifrar el cirílico. Descubrí que el letrero del comedor decía *Chaikhana*, y lo demás me lo inventé. *Chaika* es el título de una película española, hermosa e improbable. Es la historia entre un marino y una prostituta que quiere ir al espacio, y sucede en Kazajistán. En parte, frente al cosmódromo de Baikonur, a un día en tren desde Beyneu, precisamente en la línea que llega allá desde Almaty, que está a sesenta horas. Larissa, amiga de Almaty, me había dicho que *chaika* también se lo llamaban a ella y que quería decir «gaviota». Así que moví los brazos como un pájaro y los dueños, sorprendidos, respondieron:

—*Niet, niet...! Chai!*

O sea, que no. Que *chaikhana* venía de *chai*, té, y aquello era una casa de té. Luego me dirían que *chaika* era también como los desechados llamaban en Aktau a las mujeres a las que invitaban a bebidas y se iban sin hacerles caso. Pero ese era otro cantar.

Así que el petróleo de Occidente pasaba por Beyneu, pero estaba claro que a Beyneu no llegaba mucha gente. Los dos hombres que ocupaban la única otra mesa en la *chaikhana* me hicieron tomarme otra foto con ellos, mirar hacia la ventana y levantar luego el pulgar, a su manera. Entonces el dueño se acercó y me mostró en su móvil un pavo real con una cola enorme. Dijo que lo tenía en casa. Me preguntó si en España teníamos pavos, y luego, que a ver cuántos dólares le daba.

Mi tren kazajo estaba por llegar a la estación. Pararía veinte minutos, como de costumbre, y en vez de un pavo real, lo que yo necesitaba era mear, ese eterno contratiempo en Asia Central, región de letrinas y de aguante necesario, porque no quieres

saber a cuánto sale la multa de boca de un policía por usar como baño una pared. La caseta maloliente junto a la estación estaba cerrada desde la mañana. En cambio, me señalaron hacia el fondo del andén. Y cerca del final, dos hombres me mandaron más allá, hacia las vías. Cuando me escondí tras unos vagones alguien soltó un alarido, y al salir vi a un operario vestido de naranja que me gritaba más allá. Puse los antebrazos en forma de equis, como hacen allí, y le grité al ferroviario que el baño está cerrado.

—*Zakrito! Bolshoie vokzal, niet tualet!?*

Que cómo en aquella estación tan importante no había un solo baño. En ese montón de palabras yo no había puesto un verbo, eso no lo sabía hacer. Pero era la suma del vocabulario que hacía falta en torno el tren. Si él estaba enfadado, yo más. En un país de nómadas, de estepas infinitas y ausencia total de baños, ¿podían afearle a uno que meara donde buenamente pudiera, escondiéndose además? Me mandó atrás de otros vagones, donde una valla hacía esquina. Tras la esquina había un par de obreros merendando, así que me señalaron la valla de otra casa. Creí que iba a salir algún vecino. Me acordé de los cómics de Ibáñez otra vez. Me había convertido en uno de aquellos personajes que aparecían al fondo de sus viñetas meando en una esquina.

La señora de la *chaikhana* había sacado una mesita con bebidas, señal inequívoca de que el tren se aproximaba, y vendía a los que esperaban. El tren llegó desde la ciudad de Aktobe y en Beyneu se partió en dos. Medio se iba hacia Aktau, y me subí en ese medio con los *mantí* en una bolsa.

SIGUIENDO OLEODUCTOS EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Si uno mira al horizonte, en Kazajistán, noveno país por extensión, no importa hacia dónde se dirija porque la estepa no termina nunca. En ella, Beyneu solo fue un paréntesis. Sus afueras tenían calles de tierra y casitas con empalizadas de madera. Y frente a ellas, tuberías amarillas de gas que reptaban pero que, para conceder accesos a los coches, muchos de ellos viejos Lada,

se elevaban en ángulo recto como porterías de fútbol de barrio. Desde el tren —asiento cómodo, salida en hora— cruzar la estepa era un placer. Antes debió de haber sido angustioso, salvo, quizá, para la Horda de Oro, los mongoles turquizados que en el siglo XIII llegaron al Danubio. Tras ellos surgió en 1465 el Janato kazajo, que resistió al avance ruso nada menos que hasta mediado el siglo XIX. Finalmente, aquel janato fue la base del Kazajistán actual.

En el Kazajistán moderno, Nursultán Nazarbáyev llevaba en el poder desde tiempos de la URSS —renunció en 2019, pero sigue gobernando en la sombra—. Había logrado un país estable, pero construir una identidad común con un 20 por ciento de rusos y un buen puñado de minorías generaba algunos roces. Mi amiga Larissa formaba parte de la minoría coreana, la mayor de ellas tras la rusa, y provenía de deportados por Stalin. Por otra parte, algunos de los pocos nómadas de tradición cetrera que quedaban en el este kazajo habían cruzado a Mongolia. La lengua y religión mayoritarias eran otras en Mongolia, pero poner fronteras a la estepa no era parte de su tradición¹².

Estos días, nuevos yacimientos como el *offshore* de Kashagan, en el Caspio pero más al norte, sonreían al Gobierno. Sus reformas habían abierto el país a las petroleras extranjeras y a buenas relaciones con las tres potencias, Estados Unidos, Rusia y China. Las tuberías amarillas que veía, ramificaciones para consumo local, eran apenas capilares a través de la estepa, porque una red de gasoductos y oleoductos unía Kazajistán con China o con puertos rusos del mar Negro, y el petróleo llegaba así a Alemania, Francia, Italia o Austria. En su libro *Las Rutas de la Seda*, el historiador británico Peter Frankopan alertaba del habitual eurocentrismo de la historia, trataba de desplazar su centro más al este y seguía los trazados de esas nuevas sedas que discurren rumbo a Europa fuera de los focos. Lo último era el ferrocarril Horgos-Aktau, que China ya desarrollaba a través de Kazajistán para llegar a Europa con independencia del humor de Rusia.

En mi compartimento solo había una chica acostada y leía un libro con aspecto de novela rosa. Siempre reconforta ver a otros leyendo. Quien lee no habla, no arma escándalo y aporta un buen

clima a bordo. En cambio, por el vagón merodeaban niños. Tres de ellos, de unos cuatro años, curioseaban entre mis pertenencias, me hablaban en ruso como si les fuera a responder y cuchicheaban sin disimulo sobre mi pelo rizado. El catálogo centroasiático incluía rostros morenos y pálidos, ojos oscuros y claros, rasgados y redondos o cabellos negros y rubios. Pero no había muchos rizos. Además, los hombres llevaban el pelo corto o se rapaban la cabeza. Yo no, y las madres se asomaban y me hacían señas para disculparse por sus hijos. Se lo cobré tomándoles un par de fotos, pero luego decidí que lo mejor era ponerle al cuello, con cuidado, la cámara a uno de ellos. Eso los calmó por un rato, aunque no a Sofía, una niña de aire eslavo que apenas tendría un año y medio y que iba a lo suyo. Trepó a mi butaca y, alucinada, comenzó a tirarme del pelo como si debajo de él se escondiera otro kazajo.

Los niños no paraban de moverse, pero confiaba en que cayeran rendidos y nos dejaran descansar a la chica que leía y a mí. Sofía había encontrado una botella de té con más de medio litro dentro y, necesitada de atención, la empinó y comenzó a dar sorbos como Maggie Simpson a su biberón. Cinco minutos después aún le quedaba té, pero muy poco. Entre trago y trago no la sacaba de su boca y miraba de reojo para ver quién observaba la proeza. Su compañero de juegos, un niño de ojos rasgados y padres muy kazajos, había tomado nota y hacía lo mismo con una segunda botella mientras Sofía sufría para terminar la suya. Aquella pelea por la gloria escaló como en plena Guerra Fría y anticipó un final muy disputado, hasta que un tercer niño, el de la cámara, lo vio fácil: se acercó a Sofía y, sin medir la fuerza, aplastó a dos manos su botella como quien revienta un globo. La boca de la pobre Sofía se hizo un géiser, y el poco té que le quedaba voló pulverizado antes de posarse lentamente sobre el suelo y las butacas. Sofía se quedó sin aire dos segundos y luego explotó en un berrinche interminable.

Tras el fiestón de las botellas, la noche entró en el tren y fue agradable. Debí de quedarme dormido mientras leía *Demonios extranjeros en la Ruta de la Seda*, una historia crítica del tráfico de tesoros a principios del siglo XX para gloria de los museos europeos. Igual que las armas, el espacio o las grandes cimas, el arte

había sido otra de las carreras entre las naciones y había costado la vida a varios exploradores. Y últimamente, los países originarios, ya consolidados y con garantías para conservar sus piezas, denunciaban formalmente aquel expolio. El libro me lo había regalado Gianni Ugo, un triestino con quien compartí dos días de montaña en Kirguistán. En Asia Central había encontrado a viajeros muy rodados y, en general, con una visión del mundo más completa y reposada que en otros lugares. También había coincidido con japoneses y con un malayo excepcional, y me hubiera gustado ver la zona con sus ojos. Pero ¿cómo se vería Oriente desde la literaria Trieste? Trieste, antaño parte de la República de Venecia, era puerta a los Balcanes y al mundo eslavo y musulmán. Junto con un amigo, Gianni Ugo tenía montado un teatrillo de marionetas. Se habían propuesto representar *in situ* la ruta del veneciano Marco Polo, que en el siglo XIII había llegado a China, a la corte de Kublai Kan.

Aktau, aquella urbe petrolera a orillas del Caspio, fue primero una visión fantasmagórica de tubos fluorescentes. Emergió en la madrugada en forma de larguísimas hileras de neones y ofrecía la ilusión de ser un mapa del transporte urbano a escala real. Cada neón seguía en realidad a un ducto para evitar así accidentes. Ramales de vías parecían morir entre las dependencias industriales de la periferia, toda una ciudad de hidrocarburos, aunque tal vez llegasen hasta el puerto. Desde la estación, la otra Aktau, la habitada, quedó a diez largos kilómetros de taxi compartido.

Antes de volar a Irán, pasé tres días en aquella ciudad de historia modestísima pero que, de alguna manera, atesoré al cabo del viaje. Aktau se dividía en *microrayon*, barrios numerados que hacían que, por ejemplo, alguien viviera en 13-15-8 (barrio, bloque, apartamento). Por otro lado, me pareció que la ciudad se empeñaba en dar colorido a su racionalismo gris y en recuperar su cara al mar. Miraba hacia Occidente desde la orilla asiática de aquel mar encerrado, que no por ello manso, sino de un azul profundo que rompía vigoroso frente a los paseantes del malecón. Aktau tenía todo para ser un centro de servicios, también un magnífico museo etnográfico regional, aunque me pareció que no acaba de creérselo y no vi un solo letrero en inglés.

En cambio, sí encontré hospedaje con una buena anfitriona de nombre muy local, Zamzagul, que era profesora de inglés y madre y aprovechaba para practicar al paso de los viajeros. Con Zamzagul conocí los restos de otra práctica pasada ante la que, incluso, el Gobierno kazajo había pedido ayuda internacional: la de abandonar instrumental radiactivo en las zonas lacustres despobladas que rodeaban la ciudad. Ella me llevó también a Kos-hkar-Ata, un cementerio sufí que estaba a cargo de un matrimonio musulmán, anciano y amable. Era extraño pensar que los rostros arrugados de ambos ermitaños tenían más edad que la ciudad. Sin embargo, en esa estepa aparentemente despoblada y donde el viento parecía llevarse toda huella, aquellas tumbas medievales no mentían. Con o sin petróleo, las llanuras sin fin habían sido siempre parte de la ruta.