CAPÍTULO I

Preparativos para el viaje en coche

SALIDA DE PEKÍN

Todos los antecedentes, preludios, plan y preparativos del viaje en coche a Asia Central al servicio del Gobierno Central de Nankín, a los que se dedica esta tercera parte de la *Historia de la Expedición en Asia*, se pueden encontrar en el último capítulo del segundo tomo.

La mañana del 21 de octubre de 1933, Hummel y yo, los dos ingenieros chinos Irving C. Yew y C. C. Kung, y el geodesta Parker C. Chen, íbamos a partir de Pekín hacia Kuei-hua (Hohhot). Bergman vino a la estación para despedirnos, pero no nos acompañó, ya que primero tenía que llevar a su familia hasta el barco sueco en el que regresaban a casa desde Ch'in-huang-tao (Qinhuangdao). Tenía intención de reunirse con nosotros en Kuei-hua en un día o dos. Nuestro acompañante, el arqueólogo Huang Wen-pi (Huang Wenbi), partió en el mismo tren que nosotros.

Los coches, la gasolina, las provisiones y todo el equipo más pesado habían sido trasladados de Pekín a Kuei-hua seis días antes por Georg Söderbom y nuestros chóferes mongoles.

Muchos amigos se habían reunido en la estación de Hsi-chih-men (Xizhimen) para despedirse. Estaban los profesores Liu Fu, Siu Ping-ch'ang y Paul Stevenson, el señor Bosshard, el corresponsal de *The Times*, el señor McDonald y otros. Cuando el tren partió hacia el noroeste, la mayoría de ellos pensó que nos habían visto por última vez.

Pasaron las horas; al día siguiente, las murallas y torres de Sui-yüan (Suiyuan) se alzaron a nuestra izquierda, y al poco rato el tren se detuvo en Kuei-hua, donde nos recibió una multitud de gente. Se formó una babel de voces.

UN DESASTRE EN KUEI-HUA

La gigantesca figura de Georg Söderbom apareció asomándose por la ventanilla de nuestro vagón. Hummel se apresuró a acercarse a él, y Georg le susurró algo que le hizo exclamar atónito: «¿Qué? ¿Ha muerto?».

Me llevé un susto terrible. Bexell y Bökenkamp eran los últimos miembros de la gran expedición que aún se encontraban sobre el terreno. Sabíamos que estaban de regreso de Suchow (Jiuquan), pero llevábamos mucho tiempo sin tener noticias de ellos. Y ahora me imaginaba que Bexell había muerto en un enfrentamiento con bandidos.

Georg nos contó lo que había sucedido. Sabiendo que íbamos a llegar la mañana del domingo 22 de octubre y que los trenes solían llegar tarde, quería ir a la estación para averiguar a qué hora llegaría el nuestro. El conductor mongol Dongora y el perro pastor Bao iban a acompañarle en nuestro coche pequeño. Dongora estaba abatido y melancólico, pues había soñado por la noche que él y Georg conducían a toda velocidad hacia un puente derrumbado sobre un abismo, y ahora tenía el presentimiento de que le esperaba alguna catástrofe.

Georg se sentó al volante, con Dongora a su izquierda y el perro Bao en el asiento trasero.

Circulaban por la calle que conducía a la estación. Justo donde esta calle desemboca en campo abierto, la cruza en ángulo recto una vía férrea poco transitada, a sólo dos metros de las últimas casas. No había ningún agente de tráfico al final de la calle para advertir del peligro, aunque la última casa a la derecha obstaculizaba la visión en esa dirección. Por lo tanto, Georg no se percató de que se acercaba una locomotora por la vía, con el ténder por delante. Tanto el coche como la locomotora circulaban a una velocidad demasiado elevada como para poder accionar los frenos. Dongora lanzó un grito desesperado de «*¡Burkhan mini!*» (¡Dios mío!), abrió de par en par la puerta izquierda y saltó al exterior, seguido por Bao.

¡Se produjo un estruendo terrible! El acoplamiento del ténder se incrustó en el costado del coche, y la locomotora empujó el vehículo aplastado delante de ella. Las ruedas izquierdas quedaron forzadas en diagonal sobre las traviesas, pero el acoplamiento impidió que el coche diese la vuelta. Georg habría quedado reducido a papilla si sus ángeles

de la guarda no lo hubieran protegido. Quedó atrapado como en un tornillo de banco, entre el asiento, la rueda, la palanca y la puerta encajada, sin poder moverse en absoluto. Mientras tanto, el vagón aplastado fue empujado 25 metros sobre las traviesas antes de que la locomotora se detuviera.

Con el cuerpo magullado y dolorido, Georg logró arrastrarse para salir de entre los restos. Para su propio asombro, descubrió que podía caminar y mantenerse en pie. Llamó a Dongora, pero no obtuvo respuesta. Al pobre hombre lo encontraron a trece metros del punto donde se había producido la colisión, terriblemente mutilado y con la frente aplastada. Evidentemente, no había podido apartarse a tiempo y había caído debajo del vagón.

El médico de la misión católica, al que se llamó de inmediato, sólo pudo certificar que la muerte de Dongora había sido instantánea. La policía quiso detener al maquinista, pero cuando Georg explicó que él era igualmente culpable, la justicia no tomó ninguna medida.

Visitamos el lugar del accidente, donde yacía nuestro espléndido conductor, cubierto de sangre bajo una estera de fibra vegetal. Más tarde, el cadáver fue depositado en un ataúd que se colocó en un templo. Sus familiares exigieron una indemnización y nosotros apoyamos enérgicamente su reclamación. El Ministerio de Ferrocarriles de Nankín nos concedió un nuevo coche igual al que había quedado destruido.

Lo más extraño de todo fue que Georg siguiera vivo. Había estado sentado encogido en el vagón con una locomotora sobre el regazo, por así decirlo. Resultó que, por suerte para él, no pudo moverse. Sus contusiones lo mantuvieron en cama durante un día. Si Dongora hubiera mantenido la calma, o no hubiera abierto la puerta, habría salido ileso.

Ahora necesitábamos un nuevo conductor, así que enviamos un telegrama a Karl Efraim Hill, un joven de 20 años, hijo de un misionero sueco en Feng-chen (Fengzhen), que había recibido las mejores referencias como mecánico de automóviles, pero al que otras obligaciones le habían impedido unirse a nuestro grupo. Ahora, sin embargo, conseguimos que lo liberaran y lo contratamos, donde se convirtió en el favorito de todos desde el primer día. Nunca lo llamábamos ni Karl ni Efraim, sino simplemente Effe.

PREPARATIVOS EN KUEI-HUA

En Kuei-hua, la casa de Georg era nuestro cuartel general. Allí se iba a organizar definitivamente la «Expedición por la carretera Sui-yüan—Sinkiang». El patio se convirtió en un almacén y taller combinados, donde el trabajo se desarrollaba sin cesar. Allí se fabricaron cinco tiendas mongolas blancas, forradas con fieltro, y allí trabajaban ocho sastres chinos que nos confeccionaron sacos de dormir de piel de oveja y grandes abrigos que nos llegaban hasta los pies. En resumen, nos estábamos equipando para afrontar un invierno centroasiático, con tormentas de nieve y un frío glacial.

Era de gran importancia enviar por adelantado una caravana de combustible a Edsen-gol (río Ejin), ya que no podíamos llevar con nosotros ni de lejos todo el combustible que necesitaríamos. Georg se encargó de los preparativos para ello. Se compró un suministro de 1.260 galones (4.769 litros) de gasolina en cuarenta y dos cilindros de chapa de hierro macizo, que se enviarían a nuestro primer punto de parada importante, el Edsen-gol, en cuarenta camellos alquilados al comerciante Nogon Deli. Nuestro equipaje se apiló en el patio, de modo que las cosas que no necesitaríamos hasta llegar al Edsen-gol pudieran ser transportadas por adelantado por los camellos. Todo esto se cargó en los camiones y Georg lo condujo hasta la ciudad-monasterio de Batukhalaghsume (Beli-miao), a 160 kilómetros al noroeste de Kuei-hua, donde nos esperaban los camellos de Nogon Deli. Para que pudiéramos atravesar el paso de Kuei-hua con mayor facilidad, el gobernador Fu Tso-yi (Fu Zuoyi) nos prestó dos camiones adicionales.

SITUACIÓN POLÍTICA

Mientras tanto, visitamos al afable gobernador general de Sui-yüan, el general Fu Tso-yi, a los misioneros suecos y a la Misión Católica, así como al ministro del Interior, Huang Shao-hsiung (Huang Shaoxiong). Este último había subido desde Nankín de camino a Beli-miao, donde los príncipes mongoles se habían reunido para debatir la autonomía de Mongolia Interior.

Por todas partes reinaba la agitación política. En Pao-t'ou (Baotou) se encontraba el «general ladrón» Sun Tien-ying (Sun Dianying), de ma-

la fama desde que, en 1928, saqueó las Tumbas Imperiales Orientales, de las que se llevó tesoros de enorme valor. Ahora estaba a punto de partir con sus hordas salvajes hacia la región de Kuku-nor (lago Qinghai), para colonizar los territorios circundantes. Amenazaba con estallar una pequeña guerra entre él y el gobernador de la provincia de Ning-hsia (Ningxia), quien se negaba a permitir el paso de las tropas. Según los informes más recientes, soldados merodeadores del ejército de Sun realizaban de vez en cuando incursiones hacia el norte, llegando incluso hasta la carretera por la que nuestro convoy debía avanzar hacia el oeste.

También desde Sinkiang (Xinjiang) llegaban a nuestros oídos ecos de los rumores del momento. El joven general Ma Chung-ying (Ma Zhongying), conocido por su apodo, «Gran Caballo», que dominaba Hami y Turfán, seguía enzarzado en una sangrienta guerra con Urumchi. El general Fu envió un telegrama a Ma anunciándole nuestra llegada, y Ma respondió que éramos bienvenidos.

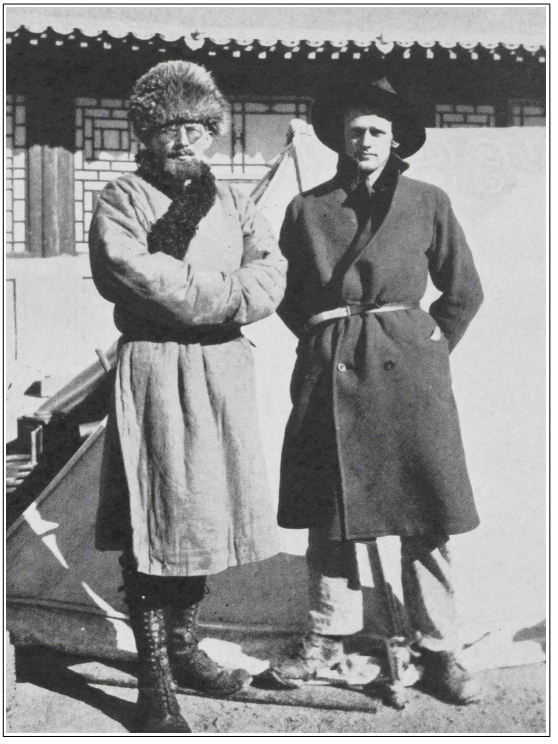
Guerra y rebelión por todas partes, ladrones en uno de cada dos pueblos; ¡un accidente, una muerte, nada más empezar! Sin duda, esta expedición no comenzaba bajo un buen augurio ni con un panorama alentador. Georg veía el futuro con pesimismo y pensaba que la muerte de Dongora era un mal presagio para todos nosotros.

Pero nadie vaciló, y nuestros compañeros chinos, Yew, Kung y Chen, demostraron en todas las crisis, desde el primer día hasta el último, un valor y una determinación que despertaron nuestra admiración.

EL REGRESO DE BEXELL

Si el 22 de octubre había sido un día de tristeza, el 31 fue un día de alegría. Bergman había viajado desde Pekín por la mañana con el coche nuevo, y por la tarde llegaron Bexell y Bökenkamp con Georg.

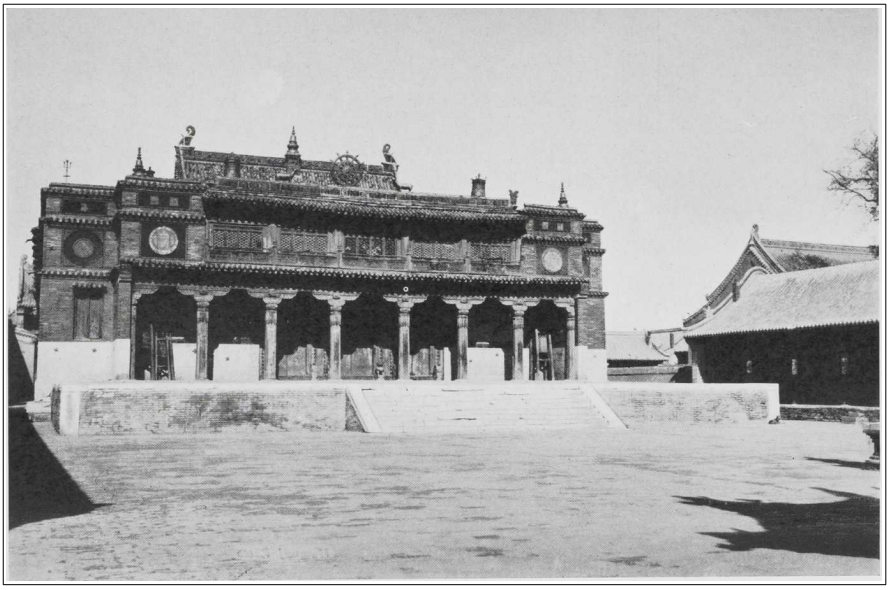
En el viaje de vuelta desde Beli-miao, Georg había dado con los dos miembros desaparecidos y su caravana. Inmediatamente descargó a sus camellos, cuyos bultos se trasladaron en los camiones vacíos, y descendió apresuradamente de las montañas hacia Kuei-hua con estos dos hijos pródigos de la expedición, perdidos durante tanto tiempo y ahora felizmente recuperados.

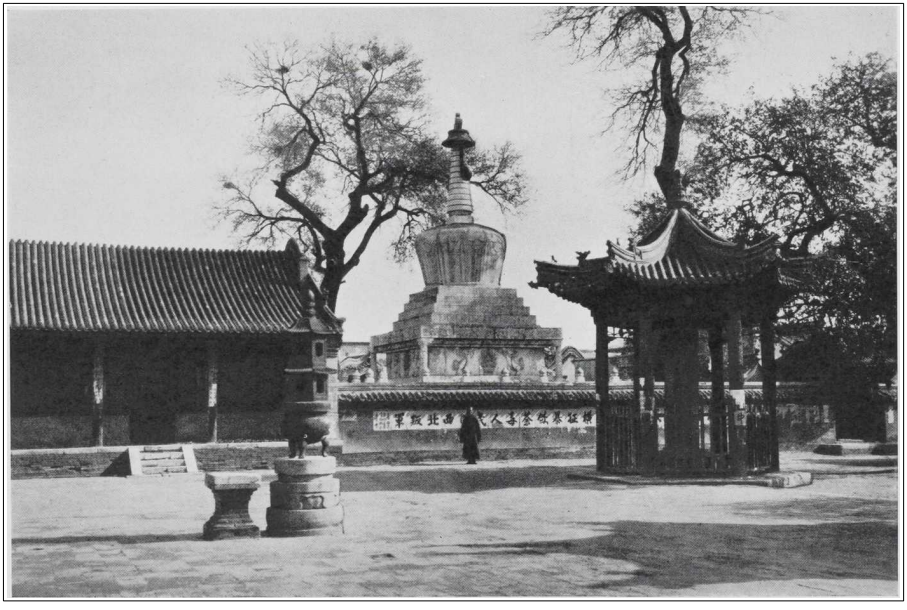


Bökenkamp y Bexell a su regreso a la civilización. Kuei-hua, 31 de octubre de 1933



Nuestro vehículos nuevos cruzando el puente de mármol entre Pei-hai y Chung-hai en Pekín





SHIRETU-JU, UN TEMPLO LAMAÍSTA EN KUEI-HUA

Parecían un par de bandoleros: barbudos, polvorientos, harapientos, pero sanos, curtidos por el clima y bronceados por el sol otoñal del desierto de Gobi. Todo su aspecto hablaba de la vida agotadora en la naturaleza salvaje que nos esperaba.

¡Un encuentro maravilloso! Este tipo de cosas apenas ocurren en las novelas. Nuestra anterior expedición, que había durado casi siete años, se había unido ahora en una sola cadena en la misma ciudad desde la que íbamos a emprender un nuevo viaje, ¡y esto casi en vísperas de nuestra partida! Nuestra ansiedad por los últimos investigadores de campo se disipó, y ya no teníamos que preocuparnos por ellos. Las puertas del corazón de Asia se abrían de par en par para dejarnos pasar, y la aventura podía comenzar.

El 1 de noviembre, Norin regresó de su búsqueda de Ambolt. Mientras tanto, en Tsaidam (Qaidam), había añadido varias hojas excelentes a su amplia colección de mapas. Ahora tenía a mi alrededor a todos los veteranos suecos de la primavera de 1927, así como a todos los miembros de la nueva expedición: una vez más, un auténtico cuartel general sueco en vísperas de nuestra partida hacia un viaje sin fin.

El mongol Tserat, que durante varios años había lucido la medalla de oro sueca por su lealtad y eficiencia, y que entretanto había aprendido a conducir un coche, volvió a incorporarse a nuestro servicio como guía. De camino desde su hogar en Mongolia Interior, había sido atacado por ladrones que le habían robado todas sus pertenencias personales. Había llegado a Kalgan (Zhangjiakou) medio desnudo y en un estado de extrema indigencia y debilidad.

Antes de que Norin regresara a Pekín el 9 de noviembre, acordamos que se quedara allí hasta haber supervisado las primeras fases del trabajo en sus mapas, que eran tan importantes para la carretera que atravesaría Mongolia. Sus mapas del verano de 1927 debían reducirse y recopilarse en el Servicio Geológico. A continuación, Norin regresaría a su casa, en Suecia, durante unos meses, pero volvería a Pekín a tiempo para nuestro regreso, que calculábamos que tendría lugar en ocho meses.

VIAJES ANTERIORES EN COCHE AL INTERIOR DE ASIA

No fuimos, ni mucho menos, los primeros en viajar hacia el oeste atravesando el desierto de Gobi en coche, y la justicia exige que dediquemos unas palabras a nuestros predecesores.

En el año 1919, el director del Banco Ruso-Asiático de Urumchi, Suvorov, partió hacia el oeste desde Kuei-hua con siete coches. Siguió la gran ruta de las caravanas al sur de Beli-miao, que resultaba más fácil de recorrer que la ruta que nosotros pretendíamos tomar, pero estaba más plagada de bandidos.

Esta ruta, llamada Ta-hsi-lu (la «gran ruta occidental»), discurría al norte de Murguchik (Moruogeqin) y Unyen-usu (Wuni Wusu) y se adentraba en Mongolia Exterior a través de Zasagtu Kan* hasta Barkul (Barkol). En el transcurso de este viaje, Suvorov perdió todos sus coches menos uno, un Packard, que aún utilizaba el mariscal Yang en Urumchi en 1928.

Durante sus grandes y célebres expediciones por Mongolia, Roy Chapman Andrews utilizó coches en todo momento, y en 1928 avanzó hacia el oeste hasta un punto situado a 280 kilómetros al oeste de Belimiao, pero allí se vio obligado a dar media vuelta debido a las dificultades del terreno.

En julio de 1930, los dos hermanos de Georg Söderbom, Gustaf y Joe, se dirigieron hacia el oeste con nuestro chófer Tserat en un Cadillac de ocho cilindros —que habían comprado de segunda mano en Pekín por 245 dólares de plata—, pasando por Kalgan, Sunit (Sonid) y Durbet (Dorbod). Durante tres días recorrieron el territorio de Mongolia Exterior, al norte de Alashan. En Edsen-gol, Joe se quedó atrás y posteriormente entró a formar parte de nuestro equipo.

Allí se les acabó la gasolina, pero Gustaf Söderbom saqueó uno de nuestros depósitos, aunque después devolvió lo que había tomado. Tras atravesar el Gobi Negro, llegó a Hami. Allí mezcló la gasolina que le quedaba con parafina y continuó vía Ku-ch'eng-tze (Guchengxiang) hasta Urumchi.

* Territorio histórico de uno de los cuatro kanatos que se formaron tras la desintegración del Imperio mongol en 1549. Su lado sur se correspondería con las actuales provincias (*aimag*) de Bayanhongor y Govi-Altái. (N. del T.)

El viaje en coche de Montell y Georg hasta Edsen-gol y de vuelta al servicio de la expedición ya se ha mencionado en el segundo tomo de la presente obra.

A principios de 1931, Gustaf Söderbom regresó de Hami y condujo hacia el norte de los lagos de Edsen-gol hasta Kalgan.

En noviembre de ese mismo año, acompañado por Tserat y Dongora, Georg condujo desde Kalgan pasando por Unyen-usu al servicio de la compañía Eurasia, pero no llegó más lejos con el coche que hasta Durban-modo (Dörbö Modo), donde sufrió una avería. Continuó en camello durante veinte días hasta Edsen-gol, mientras que Dongora se vio obligado a viajar hacia el este para buscar piezas de repuesto, de modo que el coche pudiera regresar posteriormente.

En el verano de 1931, Gustaf Söderbom partió por segunda vez con varios coches, con la intención de establecer un servicio regular entre Kuei-hua y Sinkiang. Cuando uno de sus camiones sufrió averías en Tsondol (Xundule), en el *hoshio* de Dunda Gung, regresó a Tientsin (Tianjin) para repararlo, y reanudó el viaje en noviembre de ese mismo año. Llegó a Urumchi en enero de 1932, donde permaneció durante un tiempo considerable.

El conocido fabricante de automóviles parisino André Citroën, que ya había enviado a Georges-Marie Haardt a una magnífica expedición en coche por África, fue también el impulsor del no menos célebre viaje en coche por Asia, que se llevó a cabo bajo el liderazgo del mismo hombre enérgico y capaz que en la primera expedición. El recorrido de este *Croisière Jaune* (Crucero Amarillo) también se ha mencionado en el segundo volumen de esta obra.

El siguiente viaje en automóvil por estas tierras lo realizó en la primavera de 1932 la Kohli Motor Company de Kuei-hua, que envió tres camiones hacia el oeste a través del desierto por la ruta del norte. Dos de ellos se quedaron atascados en la arena y posteriormente fueron rescatados. El tercero, un Chevrolet, llegó a Edsen-gol y Suchow, pero fue confiscado, junto con el chófer, por Ma Chung-ying, quien, no obstante, pagó por su botín.

El 13 de septiembre de 1932 partió de Kalgan una pequeña expedición con destino a Urumchi. Sus líderes eran dos misioneros de la Misión Interior de China, el doctor Emit Fischbacher y el señor Hunter,

un viejo amigo mío. Contaban con dos camiones Ford y una dotación de ocho personas, la mayoría de ellas misioneros como ellos.

Para la etapa hasta Edsen-gol contaban con el incansable Tserat* como guía, mientras que Georg Söderbom había estado a su disposición para la compra y el equipamiento de los vehículos. Condujeron primero hasta Khadain-sume (Hadayinsumo), de allí a Beli-miao, y desde este punto siguieron prácticamente la misma ruta que íbamos a tomar nosotros. El 27 de septiembre llegaron a Edsen-gol, justo en el lugar donde Hörner y Chen tenían su cuartel general.

En su informe sobre el viaje, el doctor Fischbacher habla de la hospitalidad y amabilidad con que Hörner recibió a su grupo. Les prestó veinticinco camellos para ayudarles a transportar su equipaje a través de los brazos del río, y también les permitió llevarse más de cincuenta galones (190 litros) de gasolina que aún quedaban en nuestro depósito. Dado que sus propias reservas de gasolina estaban prácticamente agotadas, nunca habrían podido llegar a Hami sin este aporte inesperado. El 9 de noviembre llegaron sanos y salvos a Urumchi.

La recién creada Compañía de Autobuses Sin-sui (Sinkiang—Suiyüan) envió en septiembre de 1933 once camiones cargados de mercancías y pasajeros a Hami por la ruta del desierto del norte. Sin embargo, esta expedición, que tenía por objeto inaugurar un servicio regular entre Kuei-hua y Hami, tuvo un triste final.

Se esperaba obtener un beneficio considerable, ya que cada camión transportaba 2.600 *chin* y por cada *chin* se pagaban noventa céntimos, lo que suponía 2.340 dólares por carga. Uno de los once camiones sufrió una avería nada más salir de Kuei-hua. En distintos puntos de la ruta hacia Edsen-gol, otros tres quedaron atascados con su carga. El Gobi Negro se cobró tres más. Sólo cuatro llegaron a Hami.

La empresa resultó, por tanto, una pérdida considerable. Nunca llegamos a averiguar si sus responsables nos veían con recelo o con buena voluntad. Sin duda, debieron de acoger con agrado nuestro plan de construir carreteras transitables, pero, por otra parte, probablemente temían que, una vez terminadas, el Gobierno se hiciera cargo de todo el tráfico.

* En su testimonio del viaje escribieron su nombre como Cerat.

Nuestra expedición fue, por tanto —aparte del viaje hacia el oeste de Andrews, que resultó infructuoso—, la décima de este tipo en la región. Tres de nuestros predecesores sólo habían llegado hasta Edsengol, pero no hasta Sinkiang.

CAPÍTULO II

De Kuei-hua al Edsen-gol

La mañana del 10 de noviembre, nuestros coches, cargados hasta los topes, atravesaron ruidosamente el casco antiguo de Kuei-hua —o Kuku-khoto, como la llaman los mongoles— y se adentraron en el campo, con sus pequeñas aldeas, sus chozas amarillentas de ladrillo secado al sol y sus parcelas de tierra donde los campesinos aún tenían algo que hacer. Nos cruzábamos continuamente con viajeros a caballo y a pie, caravanas de burros cargados de carbón, carretas de bueyes que crujían y caravanas de camellos.

Los profundos surcos dejados por las carretas de bueyes estropeaban la carretera principal por la que circulaban los coches entre Kuei-hua y Batu-khalagh-sume; pero como los carreteros no obedecían la orden que les prohibía utilizarla, se habían formado largos hoyos de medio metro de profundidad en medio de la carretera, que los animales de tiro situados entre los ejes no podían superar. No suponían ningún obstáculo para los automóviles, pero Georg tuvo la mala suerte de que su rueda trasera izquierda se hundiera en uno de esos hoyos.

¡Tocaba descargar la carga y sacar los gatos! Dos horas de trabajo. El vehículo se elevó lentamente y el hoyo se rellenó con piedras. Por fin, el camión volvió a estar nivelado y se pudo volver a cargar. ¡No se había roto nada! Pero aún nos quedaban 17.000 kilómetros por recorrer. ¿Volvería intacto siquiera uno de nuestros coches?

En el pueblo de Pa-k'ou-tze (Bakouzi), donde sufrimos este primer accidente, vivían doscientas familias, el noventa por ciento de las cuales se apellidaban Kou. Está situado justo al pie sur de la cordillera de Ta-ch'ing-shan (Daqing Shan). Una aduana, la pesadilla de toda caravana, no nos causó problemas. Avanzamos con dificultad por el lecho de un río donde un estrecho arroyo discurría entre la grava.

EL PASO DE KUEI-HUA

Ahora el camino subía por el paso, que se hacía cada vez más estrecho y empinado. Cerca de la cima, el camino se había ensanchado y se le había dotado de un parapeto a lo largo del borde exterior. Allí se produjo un atasco de tráfico, tanto en dirección a China como a Mongolia. Varias carretas tiradas por bueyes o caballos, cargadas de trigo, intentaban adelantarse unas a otras lenta y cautelosamente. Sonaban las bocinas; los caballos, burros o bueyes, enjaezados por parejas, se asustaban, se encabritaban y amenazaban con lanzarse al vacío por las laderas.

Desde la cima del puerto, llamado Wu-kung-pa (Wugongba) por los chinos y Ongon-davan por los mongoles, disfrutamos de una vista maravillosa sobre la llanura de Kuei-hua al sur y sobre la variopinta multitud, en medio de la cual los chinos, con látigos, palos y gritos penetrantes de exhortación, azuzaban a sus obstinadas bestias para que siguieran adelante. Un grupo de soldados a caballo se abrió paso entre la multitud y, por el camino despejado que habían abierto, bajamos a toda velocidad por el puerto hasta el pueblo de P'ai-lou-kuan (Pailouguan), donde la carretera volvía a subir.

Para cuando llegamos a la cima del segundo puerto, la grava había desaparecido, y también las montañas. El camino serpenteaba entre colinas rojas de suave pendiente.

UNA NOCHE AGOTADORA

Eran casi las cinco de la tarde cuando llegamos al arroyo Kuku-irgen (Kekeliyegeng), donde el camión de Effe se atascó en el hielo. Tras muchos esfuerzos en vano, tuvimos que descargar el camión para sacarlo del agua. Y así perdimos otras dos horas.

Se puso el sol. Cayó el crepúsculo y luego la oscuridad. ¡Qué agradable primera noche en la meseta mongola! A medianoche llegamos a otro arroyo helado. Y ahora le tocaba a Tserat. Su camión se hundió en la capa de hielo, y tras vanos esfuerzos por liberarse, quedó atascado como entre tenazas. Los rayos de los faros brillaban deslumbrantes el hielo. Los hombres cortaron, picaron y excavaron sin cesar; los témpanos de hielo se apartaron a un lado, y el silencio de la noche se vio perturbado

por las órdenes de nuestros dos mecánicos suecos, dadas en chino y mongol. Pero el camión se mantenía firme. Tras una espera angustiosa, la quietud de la noche se impuso. Nuestros hombres llevaban despiertos desde mucho antes del amanecer —los conductores ni siquiera se habían acostado—, y el primer día sobre el terreno les había resultado terriblemente duro. Estaban agotados y hambrientos, y uno tras otro desaparecieron en la cabina de un camión o en lo alto de la carga.

De repente, me desperté. Los faros se habían apagado y la oscuridad de la noche me rodeaba por todas partes; reinaba un silencio sepulcral. Pero sonó la diana y los hombres se pusieron de nuevo a trabajar. Por fin, el último vehículo logró cruzar la capa de hielo. Seguimos adelante durante toda la noche hasta las dos de la madrugada, cuando Tserat se atascó en el pequeño río Chao-ho (Zhaohe), y allí montamos nuestro primer campamento. La «cena» se sirvió entre las cuatro y las cinco de la madrugada, a una temperatura de -11 °C. Ya se vislumbraba el amanecer por el este cuando comenzamos nuestra primera «noche» en las frías tiendas y sacos de dormir, con una silenciosa plegaria para que las noches de invierno que se avecinaban no fueran como esta primera.

¡El 11 de noviembre no nos levantamos temprano! Con aire indolente, contemplamos el lejano templo de Shiret-gegene-sume* y una fortaleza moderna cercana al campamento. La guarnición de este lugar tenía la misión de escoltar a las caravanas y protegerlas de los ladrones. Recibimos la visita del jefe de esta guarnición, un digno mongol llamado Erikchen†, con el título chino de *fu-kuan*. Él era el hombre más poderoso en el área y poseía un gran número de rebaños y caravanas.

EN EL CAMPAMENTO DE ARASH

Ya el primer día habíamos planeado llegar al campamento de Arash, un conocido mongol de Söderbom que vivía en Bagha-nor. Los quince kilómetros que nos separaban de este lugar los recorrimos por la tarde, cuando el sol no estaba lejos del horizonte y un magnífico reflejo rojo fuego doraba la amplia estepa. Arash tenía su yurta montada dentro de

* Hoy conocido con el nombre de Puhui y ubicado en el pueblo de Xilamuren, dentro del estandarte de Darhan Mumingan, Mongolia Interior. (N. del T.)

† Hay un excelente retrato suyo en la obra de Walter Bosshard *Kuhles Grassland Mongolei* (*Las frescas praderas de Mongolia*), Berlín, 1938.

los confines de un muro cuadrado de barro, y allí fuimos recibidos con cortesía. Nos sirvieron té, queso, nata, pasteles y azúcar sobre taburetes bajos. El buda eterno, resplandeciente como el oro, se sentaba en el altar junto a la pared, soñando a la tenue luz del fuego. Arash era un refugiado de los torgut del Altái, en Mongolia Exterior. Había obtenido permiso para vivir allí con su familia y un hermano que era un *gurtum,* o chamán*.

Nos quedamos en este lugar, situado en el distrito de Shiret-shabi, territorio de los templos bajo el control de Tumet Gung†, del 12 al 14 de noviembre, mientras se reorganizaba y se volvía a cargar todo el equipaje. Decidimos que sólo se necesitaría un camión en cada campamento y que no hacía falta tocar los otros dos. Así pues, nuestras provisiones diarias, la cocina, las tiendas y la ropa de cama se cargaron en el mismo camión. Nos deshicimos de una tienda, ya que vimos que podíamos arreglárnoslas con cuatro. Nuestros cuatro compañeros chinos ocupaban una; otra la ocupaban Georg, Effe, Tserat y Jomcha; una tercera, Chia Kuei (Jia Gui) con la cocina, y los chicos Li y San Wa-tze‡, mientras que Hummel, Bergman y yo ocupábamos la cuarta. En esta tienda también tomábamos nuestras comidas. Así pues, éramos nueve amos y cinco sirvientes. Aquí, sin embargo, se contrató a otro mongol más como cocinero y ayudante de los cocheros; se llamaba Chokdung.

Desde nuestra caravana de gasolina, que iba por delante, nos llegó la noticia de que se habían detenido a unos cien *li* al oeste de Batu-khalagh-sume, porque algunos de los bidones de gasolina tenían fugas. Los hombres no se atrevían a seguir adelante, sino que querían esperar nuestras órdenes.

Los camiones estaban equipados con neumáticos dobles en las ruedas traseras. Cuando Georg trajo la gasolina por adelantado, se descubrió que se habían incrustado piedras afiladas entre los neumáti-

* El lector interesado podrá encontrar muchas anécdotas divertidas y encantadoras sobre Arash en el libro *Mongol Journeys* (Nueva York, 1941), de Owen Lattimore.

† *Gung* fue un título nobiliario manchú-mongol equivalente a «duque», inferior al de príncipe (*wang*). Los tümed fueron una tribu mongola que se asentó en los alrededores de Hohhot (Kuei-hua) en el siglo XVI.

‡ San Wa-tze (Sanwazi), el «tercer bebé», era como llamábamos al más joven de nuestros muchachos, que también nos había servido durante algún tiempo en la Casa Sueca de Pekín. Se llamaba Ying Fu.

cos mientras atravesaba el paso de Kuei-hua. Entonces utilizó neumáticos normales, y estos sufrieron mucho en este trayecto bastante corto. Por lo tanto, nos vimos obligados a adquirir neumáticos más resistentes en Tientsin. Para no exponerlos a un desgaste adicional en el paso de Kuei-hua, esta vez condujimos con neumáticos simples. Pero después se volvieron a montar los neumáticos dobles, lo que facilitó el desplazamiento por terreno blando.

La noche del 15 de noviembre la temperatura era de –19,8 °C. El invierno se acercaba. Nos llamaron y desayunamos temprano. Cuando todo estuvo listo para partir, nos despedimos de Arash y nos pusimos en marcha a través de la estepa, con sus suaves ondulaciones, pasando junto al pequeño lago Ulan-nor (Wulan Nao). Una manada de caballos nos siguió durante un rato al galope, cruzó la carretera con el repiqueteo de sus cascos y se quedó atrás. De vez en cuando nos cruzábamos con jinetes y carros tirados por bueyes. Allí había una caravana de opio de, supongo, un centenar de camellos, que avanzaba al ritmo de sus cencerros de cobre. Luego otra, el doble de grande. Venían de Liangchow (Liangzhou*) e iban escoltadas por soldados para proteger la valiosa mercancía de contrabando.

Llegamos al río helado de Targhan-gol (Ta'erhun He). Según Bergman, este riachuelo es un afluente del río en Batu-khalagh-sume. El cultivo de los colonos chinos termina aquí, y las llanuras salvajes y onduladas de Mongolia Interior, con colinas y cordilleras bajas que surgen a distancias considerables, quedan a partir de allí al margen del arado.

Poco después de atravesar el Targhan-gol, cruzamos una antigua muralla fronteriza en ruinas, de unos dos metros de alto, pero redondeada y pulida por el paso del tiempo, con montículos de torres en ruinas cada quinientos metros.

Bergman la había cartografiado en largos tramos durante la expedición anterior. En una hondonada frente a nosotros avistamos por fin el destino de nuestra jornada: el gran monasterio de Batu-khalagh-sume, o Beli-miao.

* Actualmente se conoce con el nombre de Wuwei. (N. del T.)

EN BATU-KHALAGH-SUME

Seguimos conduciendo hasta el espacio llano situado frente a las puertas del templo, donde se estaba entrenando a la escolta tibetana del tashi lama. Una multitud de gente nos rodeó en cuanto nos detuvimos. Entre lamas con la cabeza descubierta y envueltos en mantos rojos y holgados, oficiales y soldados mongoles, tibetanos y chinos, vimos a un pequeño y distinguido grupo de occidentales: nuestro viejo amigo Larson, el señor Oliver, de la agencia Reuters, con su esposa, el señor Bécherat, de la agencia Havas, y un profesor francés. Larson los había traído hasta allí para recabar noticias sobre las negociaciones de los príncipes mongoles con el ministro del Interior chino en relación con la independencia de Mongolia Interior.

El propio tashi lama se alojaba en el monasterio. Su objetivo era trabajar por una solución pacífica. También apareció entre la multitud otro viejo amigo nuestro, el *gegen* Dilowa, un buda viviente de Urga y líder de los refugiados de Mongolia Exterior.

Montamos nuestras tiendas a aproximadamente un kilómetro al oeste del monasterio, cerca del lugar donde habíamos acampado a principios de noviembre de 1929 y donde me había despedido del grupo del Gobi.

VISITA A SUNIT WANG

Al día siguiente, mientras Georg y Tserat se dirigían a nuestra caravana para reparar los bidones de gasolina que tenían fugas, Hummel, Bergman, Larson y yo nos dirigimos en coche al monasterio y entramos en el patio, donde el príncipe de Sunit Occidental (Barun Sunit Wang) había montado su gran yurta de vivos colores. Este potentado, a quien los chinos llaman Teh Wang, era el enérgico portavoz de los mongoles en la cuestión de la independencia. Era un hombre de complexión robusta, estatura media y aspecto distinguido, y defendía con fuerza y autoridad la independencia, la libertad y el honor de la raza de sangre azul de Gengis Kan.

Nos conocía bien, habíamos sido huéspedes en su majestuoso palacio, construido al estilo chino en medio de la estepa desprovista de árboles, más al este. Tras las preguntas habituales sobre nuestro viaje,

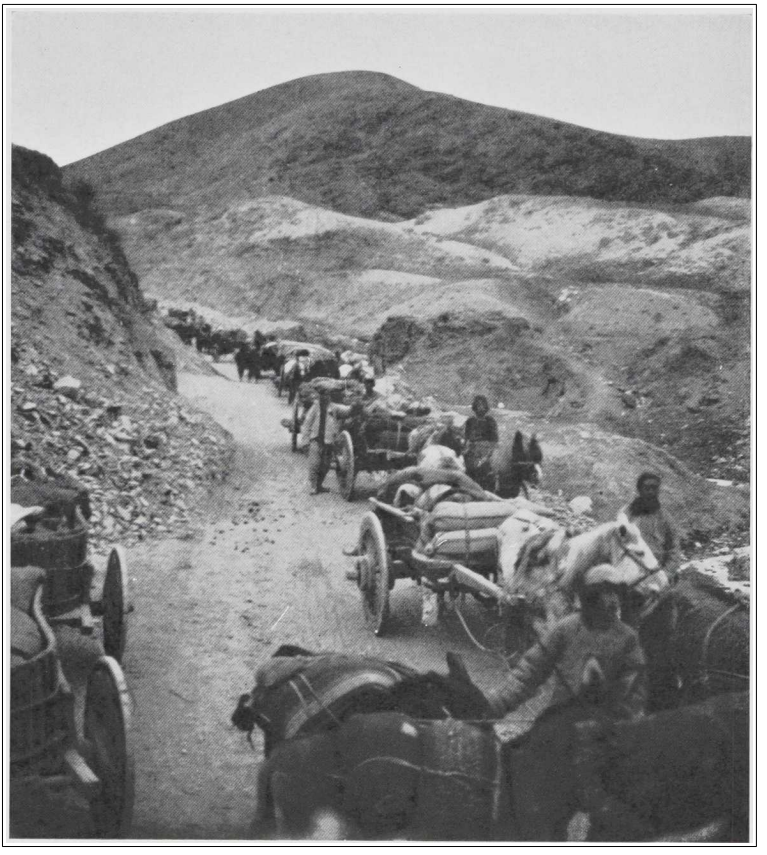
habló con considerable detalle de las reivindicaciones de independencia de los mongoles e intentó demostrar que tal acuerdo redundaría en beneficio tanto de China como de Mongolia. Larson había sido su asesor, así como el de otros príncipes mongoles, y ahora se esforzaba por llevar las negociaciones a un desenlace pacífico.

Sunit Wang nos preguntó por nuestros planes en Sinkiang y qué rutas pensábamos seguir. No parecía especialmente interesado en estas cuestiones. Quizá pensaba que «puesto que la ruta más corta y mejor hacia Hami parte de Kuei-hua y pasa por Batu-khalagh-sume, nosotros, los mongoles, dictaremos en cualquier caso las condiciones en las que se llevará a cabo el comercio».

VISITA AL TASHI LAMA

Más tarde, ese mismo día, fuimos recibidos por el tashi lama en el edificio más suntuoso del recinto del monasterio. En una antesala nos recibió un lama. Nos ofreció té y, al poco rato, nos condujo a la sala de audiencias. Su Santidad se acercó a nosotros con su encantadora y amistosa sonrisa, extendiendo ambas manos para darnos la bienvenida. Nos invitaron a sentarnos en bancos cubiertos con alfombras, y la conversación, que se desarrolló a través de Larson y de un tibetano que hablaba mongol, giró en torno a la geografía asiática, la política de Europa y sus últimos reyes, el viaje de Hummel a los tibetanos de Tebbu (Diebu) y el mío a Tashi-lhunpo veintiséis años antes. Sonrió cuando le mostré el anillo de oro que me había regalado en Pekín en 1926, que sin duda traería suerte a la expedición en su nuevo viaje.

No tenía más regalos que ofrecerle que las ediciones chinas de *A través del desierto de Gobi* y *Mi vida como explorador*. Él nos obsequió con tres bonitas botellas de ágata del tipo que utilizan los mongoles como tabaqueras. Para mí tuvieron mayor valor su último retrato, con una dedicatoria en chino y el sello rojo de los sumos sacerdotes, y una carta de presentación dirigida al gobernante de los torgut de Qara-shahr (Yanqi). Esa fue la última vez que vi al tashi lama; falleció a principios de diciembre de 1937.



Tráfico denso en el paso de Kuei-hua



Cargando el equipaje en los camiones, en el campamento número 2, Bagha-nor



El *gegen* Dilowa, líder de los jaljas refugiados en Mongolia Interior



Uno de nuestros camellos que transportaban la gasolina

La última noche en Batu-khalagh-sume, Barun Sunit Wang y un funcionario de Jun Sunit nos honraron con visitas de cortesía, y más tarde fuimos invitados del tashi lama a una alegre cena china dentro del recinto del monasterio, en compañía de oficiales y funcionarios tibetanos y mongoles.

LA CONFECCIÓN DE LOS MAPAS

La mañana del 18 de noviembre, los camiones estaban listos, cargados con cuarenta y dos bidones de gasolina, cada uno con una capacidad de treinta galones (113,5 litros). Debido al frío que hacía, hubo que calentar los motores con braseros colocados debajo de ellos. A mí me inquietaba un poco el riesgo de un incendio, pero pronto me acostumbré a ese procedimiento como si fuera algo rutinario. Cuando todo estuvo listo, los tres camiones partieron primero, a una distancia adecuada entre sí para evitar el polvo. Yo iba el último en el coche pequeño. Mi conductor era Hummel, y mis compañeros de viaje, Yew y Bergman. Este último, con la brújula montada en su trípode, tomaba la orientación con respecto al último camión y señalaba al conductor que se detuviera a intervalos adecuados. Las estaciones estaban señalizadas con pequeñas banderas rojas, que se clavaban en el suelo y se volvían a levantar cuando el último coche llegaba al punto. Una vez que nuestros cartógrafos se acostumbraron a la rutina, el trabajo avanzó con bastante rapidez, aunque los dos coches destinados a la tarea tuvieron que detenerse una y otra vez.

En el trayecto hacia el oeste desde Batu-khalagh-sume, la carretera atravesaba varios barrancos menores, casi como cañones. En uno de ellos, los frenos del coche pequeño se negaron a funcionar (probablemente había entrado agua y se había congelado), y nos precipitamos por el barranco con un golpe seco. Las palas estuvieron trabajando durante media hora antes de que pudiéramos volver a subir.

De vez en cuando pasábamos junto a un pozo. En uno de ellos había un destacamento de soldados mongoles apostado, en la frontera entre los *hoshios* Darkhan Beile y Mu-mingghan. A cierta distancia hacia el norte divisamos Bayan-bogdo, una colina redondeada con un gran *obo*, que también marca el límite entre los dos *hoshios* mencionados anteriormente.

DE NUEVO EN LA ANTIGUA CARRETERA

Pasamos a uno o dos kilómetros al norte de nuestro antiguo campamento número VIII —de la primavera y el verano de 1927— en el Khujirtu-gol, una región tan rica en recuerdos, y desde allí seguimos el mismo camino que en 1927 durante varios días.

A nuestro alrededor y delante de nosotros, hacia el oeste, se extendía la llanura ondulada de la meseta mongola, tan infinita como el mar. El camino era llano y firme, y avanzábamos a buen ritmo. Grandes manadas de antílopes saltaban con gracia por la estepa.

Justo cuando el crepúsculo extendía sus alas sobre la tierra silenciosa, Effe sufrió un pinchazo y tuvo que cambiar una rueda. Tuvieron que trabajar a la luz de los faros y las linternas eléctricas.

Para cuando nos acercamos a Ikhe-nor (el «gran lago»), Georg y Tserat ya habían montado las tiendas. En mi espaciosa morada, la estufa estaba encendida y una lámpara iluminaba el interior. No teníamos camas; los sacos de dormir estaban extendidos en el suelo con un colchón fino, algunas mantas y un trozo de lona entre ellos.

Mientras estábamos sentados con las piernas cruzadas en nuestros respectivos lugares para dormir, escribiendo en nuestros diarios y esperando la cena, se desató una pequeña tormenta de nieve. La lona de la tienda aleteaba y golpeaba, los postes crujían, la lámpara se balanceaba de un lado a otro y los copos de nieve arremolinados repiqueteaban contra la tienda. Se extendieron grandes lonas sobre los coches y se amarraron con cuerdas. Por la noche, todo el paisaje estaba blanco e invernal.

La noche fue fría, pero la mañana del 19 de noviembre la fina capa de nieve se había evaporado en su mayor parte, y el sol brillaba con intensidad desde un cielo azul impecable. Nos acercábamos a una zona de mala fama. Al sur, al otro lado de la cordillera de Lang-shan (Lang Shan), el general bandido Sun tenía acuartelado a su ejército en la región comprendida entre Pao-t'ou y Wu-yüan (Wuyuan), a lo largo del meandro del río Amarillo, y los mongoles de allí y del norte de esta región habían sufrido dolorosas experiencias a manos de bandas de saqueadores. A esos tipos salvajes les gustaba asaltar a los viajeros en el valle del Yang-chang-tze (Yangchangzi), por el que íbamos a pasar a lo largo del día. Por lo tanto, se dieron órdenes de que todas las armas de

fuego estuvieran listas para el uso, y se repartieron cinturones de cartuchos entre nuestros tiradores.

Nos llevó algún tiempo descongelar el aceite de los motores, que se había helado hasta quedar duro como una piedra durante la noche, y el sol ya estaba alto cuando Georg y Tserat partieron del campamento. Los vehículos de cartografía les siguieron poco después.

La ruta de la caravana, dura y llana, nos condujo entre matas dispersas de vegetación y pequeños montículos de tierra o colinas bajas hasta Chendamen (Qindamen). Allí, Georg se había topado con un rebaño de ovejas y su pastor. Le había comprado dos ovejas por cinco dólares y ya las había sacrificado. Al pastor se le permitió quedarse con las pieles.

A lo largo del camino, que a partir de entonces nos llevó entre colinas bajas y accidentadas, Bergman nos señaló numerosas tumbas antiguas, marcadas con piedras dispuestas en rectángulos. Es posible que datasen de la época de los hunos o de las tribus túrquicas.

En el valle del río Khonin-chaghan-chölo-gol (Haoniyin Chaganchao Lugaole) había un pequeño arroyo, parcialmente helado, a cuyas orillas habíamos acampado en 1927, y allí se habían establecido algunos colonos chinos. Desde el oeste se acercaba una imponente caravana de nada menos que 593 camellos, que avanzaban con paso lento y digno y portaban tres banderas en las que figuraban los nombres de las empresas comerciales a las que pertenecían las mercancías. Los camellos transportaban fardos de lana hacia Kuei-hua y la costa china.

Atravesando un terreno accidentado entre pequeñas crestas y cantos rodados, llegamos al valle del Yang-chang-tze con su arroyo helado. Podíamos ver los camiones de Georg y Tserat delante de nosotros; siluetas negras recortadas contra el sol poniente. Georg llegó a la orilla del arroyo y siguió adelante lentamente. Las ruedas traseras rompieron la capa de hielo y el camión quedó atascado en el hielo roto.

UN GRAVE ACCIDENTE

Se decidió que Effe cruzara el arroyo por un lugar donde la capa de hielo fuera más ancha —y el agua probablemente menos profunda— y que luego remolcara el camión de Georg para sacarlo del arroyo. Por desgracia, Effe pisó el acelerador con todas sus fuerzas, pero su vehícu-

lo iba demasiado cargado: la rueda trasera izquierda atravesó el hielo y se hundió hasta el lecho del arroyo, mientras que la esquina izquierda del chasis golpeó el hielo con un estruendo violento. Así que ahora teníamos dos camiones en el arroyo. Se descargaron ambos y el equipaje se trasladó a la orilla izquierda, donde estábamos esperando. Al caer el crepúsculo, montamos nuestras tiendas y encendimos las lámparas. Nuestras esperanzas de atravesar durante la noche una de las infames zonas de bandidos se habían desvanecido.

Nos faltaba combustible, así que el médico cogió el coche pequeño y se dirigió a un asentamiento chino, Ulan-khuduk (Wulan Huduge), donde vivían unas pocas familias pobres —enfermas, miserables y solitarias—. Tras vendar a unos cuantos desdichados, regresó con tres sacos de estiércol de camello y se encendieron las hogueras.

Mientras tanto, habían conseguido sacar el coche de Georg y ahora remolcaban el de Effe, que, tras examinarlo más detenidamente, resultó estar gravemente dañado: la carcasa del eje trasero se había destrozado. La tristeza y la depresión reinaron aquella noche en mi tienda, durante la cena.

¿Qué se podía hacer? Se celebró un consejo de guerra que se prolongó hasta bien entrada la noche. En primer lugar, decidimos establecer una guardia nocturna con relevos cada dos horas. Estaba claro que íbamos a quedarnos atrapados en aquella zona rural plagada de bandidos durante algún tiempo.

Al día siguiente, una vez desmontada toda la parte trasera del camión, el desafortunado coche descansaba sobre dos grandes bidones de gasolina. Dedicamos todo el día a examinar minuciosamente los restos del accidente, y el desenlace fue que se ordenó a Georg que, junto con Jomcha y el coche pequeño, regresara a Pekín y Tientsin pasando por Kuei-hua para comprar una nueva carcasa para el eje trasero y un nuevo camión. Esto último porque nuestra carga era realmente excesiva para los tres camiones. Jomcha debía regresar desde Kuei-hua con el coche pequeño hasta el lugar del accidente, donde nos quedaríamos por el momento. Georg debía intentar llegar hasta nosotros lo antes posible con el nuevo camión y una serie de cosas más. Para acortar el tiempo de separación, avanzaríamos bastante despacio hacia el oeste.

No era la primera vez durante esta temeraria expedición de nuevas rutas que habíamos necesitado una paciencia angelical y, ¡bien sabía Dios que tampoco iba a ser la última! En lugar de estar unidos con todas nuestras fuerzas en aquella peligrosa región, nos separamos nada más empezar. Y tuvimos que perder el tiempo durante cinco días precisamente en este peligroso lugar, de entre todos los demás.

La mañana del 21 de noviembre, Georg y Jomcha partieron hacia el este. Este último debería haber regresado esa misma tarde. Pero pasó todo el día sin que se supiera nada de él. Y otros dos días más. Tenía pasaporte, por supuesto, pero esas cosas no sirven de nada contra los ladrones. Teníamos motivos para estar preocupados por el solitario conductor mongol.

Tserat intentó leer su destino en la escápula de una oveja, que se puso al fuego y se secó, hasta que se agrietó de forma irregular. Una grieta longitudinal no llegaba hasta el cuello de la escápula, «¡así que Jomcha no había llegado más allá de Batu-khalagh-sume!». El oráculo se había equivocado. Jomcha tardó tres días, no dos, como había predicho Tserat. Por fin llegó, tras haber dejado a Georg en Kuei-hua para que continuara en tren hasta Tientsin. Podríamos haber partido entonces si Bergman no se hubiera puesto enfermo. Como tenía bastante fiebre, le recetaron unos días de reposo.

Yew también estaba de baja: se había roto la nariz cuando el coche de Effe se quedó atascado en el hielo.

La caravana de combustible pasó junto a nuestras tiendas en ese momento. Veintitrés camellos iban cargados con bidones de cinco galones, cinco a cada lado, colgados uno al lado del otro y atados firmemente entre sí con cuerdas. Así que contábamos con 1.150 galones (4.353 litros) de camino hacia el Edsen-gol. Otros catorce camellos transportaban el equipo de los hombres y parte de nuestro equipaje.



El sexto tashi (panchen) lama



Estepa arenosa de arbustos espinosos entre Khongkhorin-gol y Khashiatu. En el fondo se aprecian las montañas de Barkha. 27 de noviembre de 1933



Después de un accidente en Yang-chang-tze-ku. Un camión yace parcialmente desmontado sobre el lecho de un arroyo. 20 de noviembre

CON UNA CARAVANA REDUCIDA

No fue hasta el 25 de noviembre cuando el médico permitió que los dos pacientes se pusieran en marcha, y la columna reducida se dirigió de nuevo hacia el oeste. Jomcha y Chokdung se quedaron atrás en el campamento de Yang-chang-tze-ku para vigilar el camión siniestrado y los veintiséis bidones grandes de gasolina que hubo que abandonar.

El camino se dirigía hacia el oeste a través del sinuoso valle, cruzando una y otra vez el arroyo, ora helado, ora de aguas abiertas. El valle se ensanchaba entre colinas bajas, pero el arroyo se secaba en la arena antes de llegar a la llanura. Cuando este fluye, desemboca en el Huang-ho (río Amarillo).

A medida que el paisaje se abría, la cresta dentada del Lang-shan se perfilaba claramente hacia el sur y el suroeste. De vez en cuando veíamos el esqueleto blanqueado de un camello muerto. Los lobos son comunes por estos lares. Una animada caballada galopaba por la estepa, intentando seguir nuestro ritmo. Divisamos un par de pequeños templos lamaístas a cierta distancia*. De vez en cuando nos cruzábamos con mongoles a lomos de camellos o caballos. Vimos grandes manadas de antílopes, que resultaban fascinantes de observar. Al cabo de un rato, adelantamos a la caravana de gasolina. Los camellos se pusieron algo nerviosos, pero no se desbocaron.

Nuestro campamento de ese día se instaló en la orilla izquierda del Hailutain-gol (río Haliut), donde la caravana de combustible nos alcanzó por la tarde. Nos ayudaron a transportar gran parte del equipaje, para facilitar el paso de los camiones por el río.

El Hailutain-gol es muy poco profundo y mide unos doscientos metros de ancho en el punto de cruce. Se divide en tres brazos, de los cuales sólo uno no estaba helado. Avanzamos por un camino blando y bastante cómodo. Allí donde abundaba el estiércol de camello, Tserat se detenía y recogía unos cuantos sacos para las hogueras del campamento de esa noche.

Pasamos la noche junto al Khongkhorin-gol, tras haber recorrido una etapa muy corta, de hecho, apenas una etapa normal para los ca-

* Burkhantei-sume (Burihantumiao) y Shire-sume (Xire).

mellos. Al sur del campamento se alzaba el imponente monte de Khongkhor-obo (Hongge'er Aobao) sobre una colina negra de cima plana. Justo por encima de nuestro campamento, numerosas gacelas (*Gazella subgutturosa*) bajaron al arroyo a beber, y una de ellas fue abatida.

La mañana del 27 de noviembre hacía un frío glacial. Nos levantamos a la luz de las lámparas una hora antes del amanecer. El cielo estaba despejado y estaba amaneciendo. Hacia el oeste, la sombra de la Tierra formaba una media luna azul oscuro sobre el horizonte. Se hundía y desaparecía en el infinito a medida que salía el sol, dando color y contorno a la estepa. Abrí las solapas de la tienda para dejar que entrara el sol, pero no aportaba calor alguno. Es una experiencia gélida salir a gatas del saco de dormir y vestirse cuando no se dispone de una hoguera crepitante junto a la que prepararse en una mañana de invierno en la meseta mongola.

Pero los coches estaban en peor situación, sin combustible para calentar el aceite congelado de los motores. Un camión consiguió arrancar por fin y remolcó a los demás hasta que pudieron valerse por sí mismos.

En la llanura cubierta de hierba que se extendía ante nosotros se cruzaban varias rutas de caravanas. Algunas eran simplemente rutas locales, que discurrían entre pequeños templos y campamentos. Aquí y allá había un puesto comercial chino, formado por un pequeño grupo de yurtas de fieltro o tiendas de campaña. Rara vez veíamos yurtas nómadas; existían, pero sobre todo entre las colinas a ambos lados de la carretera.

En Khashiatu (Hashatu), donde acampamos, había ocho grandes montones de mercancías cubiertos de fieltro que iban de Kuei-hua a Hami, en Sinkiang. Los habían dejado allí hacía aproximadamente un año, cuando la rebelión en Sinkiang imposibilitó todo comercio. Encontramos en el lugar una casa de comercio china y tres curiosas viviendas, mitad yurtas, mitad muros de barro. Uno de los puestos militares de Dunda Gung tenía su cuartel allí, y una aduana estafaba a las caravanas con el *likin*, o derechos de paso por el interior. Pero justo después de nuestra llegada llegó un supervisor de Nankín. Se decía que había sido

enviado para abolir las aduanas de Khashiatu y otros lugares. ¡Ojalá lo haya logrado!

Continuamos hacia el interior de Mongolia por una carretera llena de baches y curvas. Aquí y allá crecía hierba alta, pero pronto el paisaje se volvió accidentado y árido.

Volvimos a situarnos a una altitud considerable, 1.738 metros, según nuestros altímetros Paulin*. Los antílopes pastaban al borde del camino o mostraban sus esbeltas siluetas en las cimas de las colinas.

Tras cruzar un paso poco elevado con un *obo* en la cima, continuamos hacia el oeste. Desviándonos a la izquierda se encontraba la carretera que habíamos seguido en el verano de 1927 a través del estrecho valle de Murguchik, cuyas oscuras colinas se divisaban a cierta distancia hacia el sur. Este era el comienzo de la llamada *Winding Road* (la carretera sinuosa), de Owen Lattimore. El camino que seguimos durante un breve tramo fue el mismo que había utilizado sir Francis Younghusband en 1889. Otro camino, que discurre bastante más al norte, ya no es utilizado por las caravanas chinas, ya que durante un tramo bastante largo atraviesa la Mongolia Exterior.

El paisaje era desolado y monótono. En el oeste se amontonaban nubes de color gris azulado y soplaba una brisa fresca. El viento barría los escasos matorrales de la estepa y se formaban pequeñas dunas en su lado de sotavento.

PARADA EN UNYEN-USU

Montamos nuestras tiendas junto al riachuelo Unyen-usu, o «agua de la vaca». Inmediatamente después de nosotros llegó un extraño camión que transportaba a once hombres y una mujer. No llevaban ni tiendas de campaña ni provisiones, y no tenían ni idea del camino hacia su destino, Ning-hsia. Pasaban las noches con comerciantes o nómadas y se las arreglaban preguntando por el camino. Habían partido de Kueihua y debían viajar pasando por Wang-yeh-fu (Bayanhot), en Alashan. El camión se había comprado en Tientsin para Ma Hung-p'ing (Ma Hongbin), que estaba a cargo de la defensa contra Sun y sus tropas, mientras que su primo, Ma Hung-K'uei (Ma Hongkui), era gobernador

* Altímetros de facturación sueca desarrollados por el inventor Joshua Gabriel Paulin a comienzos del siglo XX. (N. del T.)

civil de la provincia de Ning-hsia. Este último era el hijo adoptivo del conocido Ma Fu-hsiang (Ma Fuxiang). Ma Chung-ying pertenecía a la misma familia Ma.

Una caravana de camellos llegó a Unyen-usu la misma tarde que nosotros: treinta y dos animales que transportaban pieles y cueros desde el Edsen-gol hasta Pao-t'ou. En el Hailutain-gol, la caravana debía encontrarse con un hombre de Pao-t'ou, quien les diría si existía alguna posibilidad de viajar hasta ese lugar, donde se encontraba el general Sun con su ejército. Si no la hubiera, la caravana debía dirigirse a Kueihua, vender su carga y comprar ollas, teteras, latas y otros artículos de hierro y bronce para luego regresar a Edsen-gol. Los propietarios de la caravana eran dos comerciantes que realizaban este viaje dos veces al año.

Decidimos que era necesario un día de descanso. Bergman se encontraba mal de nuevo, uno o dos de nuestros ayudantes tenían dolores de cabeza y fiebre, y había que engrasar y revisar los carros.

La mañana del 1 de diciembre nos despertamos bajo un cielo turquesa resplandeciente; la temperatura nocturna de -6,3 °C era anormalmente alta para esa época del año.

Bergman se vio obligado a quedarse en su saco de dormir —la ictericia puede ser un proceso largo—. Nos habíamos topado con dificultades bastante graves nada más empezar; ¡pero había que tener paciencia! Las cosas mejorarían con el tiempo.

El médico pidió prestada una yurta de fieltro bastante grande a nuestros vecinos, una pareja de comerciantes chinos, y la acondicionamos como hospital para Bergman.

Un grupo de peregrinos torgut con los que nos habíamos encontrado en Batu-khalagh-sume llegó a nuestro campamento con sus cincuenta y tres camellos. Eran veinte: hombres con abrigos de piel de oveja azules y rojos, y ofrecían una estampa pintoresca. Un muchacho vivaz y curtido por el sol que iba con ellos se acercó al coche en el que yo estaba sentado escribiendo, se subió con total naturalidad, se sentó en el asiento delantero y permaneció allí hasta que su padre vino y lo llamó para partir. Y al poco rato, este grupo también desapareció tras las colinas hacia el oeste.

Un día, Effe llevó a Chen a nuestra antigua carretera de 1927, en el sur, para actualizar nuestro mapa actual con las triangulaciones de Norin. El coche regresó pronto, pero Chen prefirió volver andando al campamento y trazar un mapa de la ruta midiendo los pasos.

La tarde del día 4, en una calma absoluta, los copos de nieve blancos bailaban alrededor de las tiendas. Durante toda la noche, los copos de nieve cayeron sobre las lonas de las tiendas como pequeños paracaídas. Su sonido apenas se percibía: un leve silbido ininterrumpido. La lona se fue cargando poco a poco con el peso de la nieve, y, al quedar así hermética, el interior se volvió más cálido de lo habitual. A la mañana siguiente seguía nevando, pero hacia el mediodía salió el sol y la nieve que lo cubría todo se fue derritiendo rápidamente.

Cuando salimos de Pekín nos habíamos olvidado de traer naipes, pero las hábiles manos de Yew fabricaron un par de barajas con mis tarjetas de visita, destinadas en un principio a fines muy distintos. En China hay que dejar tarjetas en cada aduana, en cada puesto militar —por no hablar de personalidades más distinguidas y de todo tipo de funcionarios—. Pero, por suerte, yo disponía de una cantidad considerable; por lo tanto, cedí de buen grado un número suficiente de mis tarjetas a los aficionados al *bridge* de nuestro grupo. Empezaron la partida de inmediato, y se prolongó hasta la una y media de la madrugada en la cálida yurta de Bergman.

A última hora de la noche, una violenta tormenta del suroeste amenazó con derribar las tiendas. Se movilizó a los hombres y todas las estacas se clavaron con más firmeza en el suelo helado a golpe de martillo. Se colocaron bidones de gasolina para lastrar todos los pliegues y hacer que nuestras aireadas viviendas resistieran mejor la tormenta. El viento aullaba y gemía, desgarraba y tiraba, las lonas de las tiendas golpeaban y aleteaban, y se oían conversaciones animadas y exhortaciones. Pero pronto el campamento volvió a quedarse en silencio, y apenas el lamento del viento perturbó el silencio de la noche.

Una tarde, mientras el médico me hacía la cama, un jerbo saltó de ella. Estos bonitos roedores, a los que se había perturbado en su letargo invernal, aparecieron también en las otras tiendas. Es de suponer que el calor de nuestras hogueras les había hecho creer que ya era primavera de nuevo y que el invierno había sido inusualmente corto.

Al amanecer del 7 de diciembre, Effe y Tserat se dirigieron con un camión vacío al campamento de Yang-chang-tze-ku, donde aún permanecían el camión averiado y su carga de gasolina. Tenían órdenes de quedarse allí con Jomcha y Chokdung durante tres días y luego regresar con nosotros con una carga completa de gasolina. La idea de Huang era simplemente aligerar la carga de Georg durante unos días.

Durante esos días de espera en Unyen-usu, Huang alquiló unos cuantos camellos y realizó una excursión de reconocimiento a las antiguas murallas en ruinas situadas al norte, que Bergman y Haude habían cartografiado en la primavera de 1931.

Una caravana de doce camellos se acercaba a grandes zancadas desde el Edsen-gol, con destino a Pao-t'ou. Confiamos nuestras cartas a los arrieros chinos para que las entregaran en la oficina de correos de Pao-t'ou. Ya habíamos enviado nuestras cartas de Navidad para que llegaran a casa a tiempo. Allí, en las interminables estepas y desiertos del interior, las caravanas que se dirigían hacia el este eran el único medio que se tenía para transmitir noticias al mundo exterior.

La tarde del 11 de diciembre, Effe y Tserat regresaron con dieciséis grandes bidones de gasolina. Habían encontrado a los dos mongoles junto al camión accidentado, bastante abatidos e impacientes tras la larga espera.

Esa misma noche, un alegre y melodioso sonido de campanas procedente del oeste anunció la llegada de una nueva caravana. Estaba formada por 169 camellos cargados de lana, veinticinco hombres y un comerciante, que iba acompañado de su mujer y sus hijos. Habían partido de Anhsi (Anxi)* dos meses antes y habían tomado una ruta por el desierto, al pie sur del Pei-shan (Beishan), hasta el Edsen-gol. Habían encontrado el río sin hielo, y a sus camellos les había costado mucho cruzarlo. Habían pasado por Mao-mu (Maomucheng), seguido el curso del Edsen-gol durante un rato y atravesado el desierto de Alashan. En dos lugares habían tenido que pagar 1.300 dólares de plata en derechos de aduana interiores, y aún les quedaba por pasar otro de esos puestos de aduana «chupasangres» antes de llegar a su destino. Podían comprar lana en Anhsi a catorce dólares por cien *chin* y venderla en Pao-t'ou a

* Actualmente esta localidad tiene el nombre de Guazhou. (N. de T.)

veintiún dólares. Este viaje se realizaba dos veces al año y habría sido muy rentable de no ser por los abrumadores derechos de aduana.

Los comerciantes nos contaron que todo estaba tranquilo en Anhsi, un oasis que se encontraba bajo el control del general Ma Pu-fang (Ma Bufang), al igual que Suchow y Kanchow (Ganzhou) en la Carretera Imperial. Ma Pu-fang había bloqueado ahora las carreteras que iban de Kansu (Gansu) a Sinkiang.

El invasor de Sinkiang, el general Ma Chung-ying, según les habían dicho, había establecido su cuartel general en Turfán y aún disponía de tres mil hombres. Tenía una pequeña guarnición en Hami. Nos desaconsejaron encarecidamente que fuéramos a Hami si no contábamos con pasaportes irrefutables expedidos por el propio Ma Chung-ying. También nos advirtieron sobre las regiones montañosas al oeste del Edsen-gol, que estaban infestadas de bandoleros.

Debatimos la posibilidad de tomar la ruta que pasaba por Mao-mu. Pero aún era demasiado pronto para tomar una decisión. Estábamos seguros de que obtendríamos información más fiable más adelante. La noticia que más nos interesaba era la del camino del desierto que iba de Anhsi a Mao-mu a lo largo de la vertiente sur de la cordillera de Pei-shan.

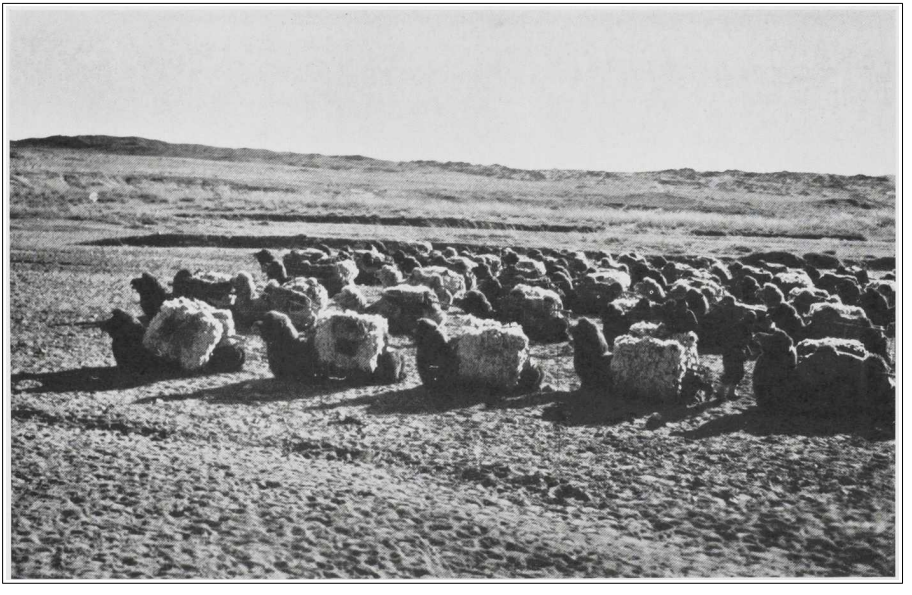
El 12 de diciembre ya habíamos tenido más que suficiente de Unyen-usu. Tserat nos aseguró que este lugar tenía fama de un frío intenso y de grandes cantidades de nieve en invierno, aspecto en el que superaba a todos los demás distritos de la ruta. Como Bergman se había recuperado lo suficiente como para soportar un viaje en coche hasta el Edsen-gol —aunque todavía no podía realizar ningún trabajo de cartografía—, decidí partir hacia el oeste. Afortunadamente, Chen pudo hacerse cargo de la responsabilidad de trazar el mapa de la ruta.

DE NUEVO EN MARCHA

El 14 de diciembre, el convoy partió de Unyen-usu en dirección sursuroeste, desde la carretera del norte de vuelta a la del sur. Estaba a sólo quince kilómetros de distancia. Nuestra ruta resultó agotadora, debido a las lomas y los montículos sobre los que traqueteaban los coches.



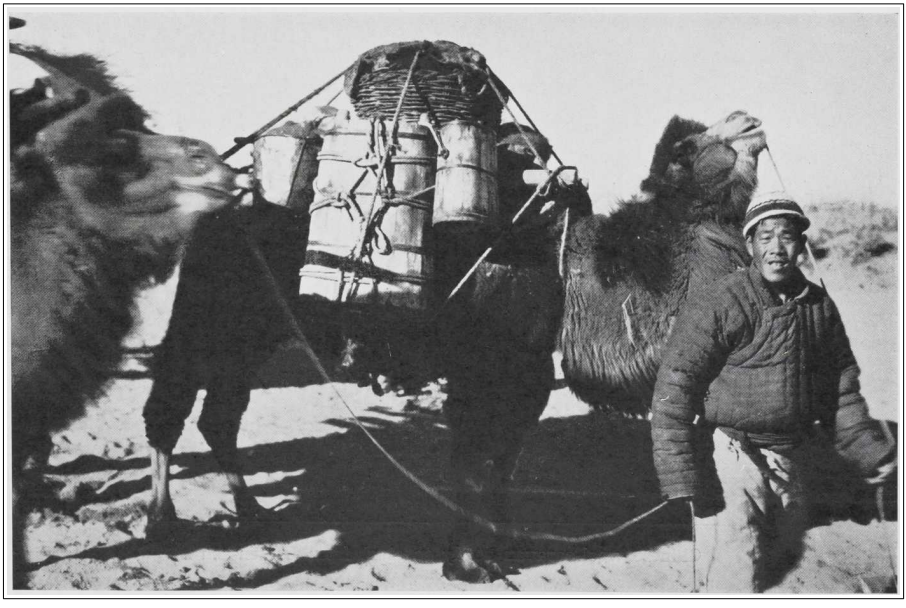
CAMPAMENTO NÚMERO 9. EL ARROYO UNYEN-USU EN PRIMER PLANO



CARAVANA CON UN CARGAMENTO DE LANA CHINA LISTA PARA PARTIR DESDE UNYEN-USU



Una pareja mongola transportando una pesada carga, ¡sobre la cual descansaba un bebé!



Camellero chino. El camello iba cargado con cubos de agua

Una manada de caballos «salvajes» pastaba entre antílopes, pero huyeron tan rápido como oyeron el ruido de los coches al acercarse. Las colinas del sur formaban parte del Lang-shan. De ellas partían cauces secos que discurrían en dirección noroeste. Los lechos eran blandos y arenosos, y probablemente más difíciles de cruzar en verano. Tardamos casi una hora en recorrer cinco kilómetros.

En la carretera del sur nos encontramos con un hombre y una mujer de la tribu jalja*, que descansaban al borde del camino. No tenían ni animales de tiro ni de montar, sino que iban a pie, y nos sorprendió la carga que llevaban. Un bebé, bien envuelto en piel de oveja, yacía arropado encima de uno de los grandes fardos, que también contenía una tienda diminuta, ropa, provisiones y utensilios de cocina.

Ya habíamos rodeado el Lao-hu-shan por el norte, evitando así el «valle del Tigre», cuyo fondo está tan lleno de cantos rodados que ni siquiera puede pasar una carreta de ruedas altas. Al adentrarnos en el valle de Serebon hacia el oeste, nos cruzamos con una caravana de comerciantes de Liangchow, que se dirigía hacia el este y estaba descansando. Tras unas experiencias desagradables en este valle estrecho y profundamente encajonado, refugio de urracas y palomas, salimos de nuevo a campo abierto con un suspiro de alivio. En algunos lugares crecía hierba alta, y en uno de ellos nos encontramos con otra caravana de lana procedente de Liangchow, encabezada por chinos sentados cómodamente sobre sus altos camellos.

Pasamos por Dal-ulan-obo, donde el grupo Gobi había celebrado la Navidad de 1929. Bergman y Chen nos señalaron el lugar donde habían acampado. Allí nos cruzamos con otra gran caravana, cargada de telas, velas, té, cigarrillos de la marca Hatamen, etcétera. Se dirigía a Suchow pasando por Edsen-gol, y un grupo de jinetes a caballo y a lomo de burro viajaba en la misma dirección. En ese lugar había un par de yurtas, habitadas por un comerciante chino.

En el horizonte, a nuestra izquierda, se alzaba el Lang-shan, y más cerca de nosotros, la pequeña meseta oscura de Tebchi (Debuxi), donde Bohlin y Bexell habían descubierto ricos yacimientos fósiles en el invierno de 1930.

* Grupo étnico mayoritario de Mongolia. (N. del T.)

Eran las cinco y media cuando nos detuvimos en Chendamen-kharatologoi (Qindamenharitaolegai), nombre que deriva de la colina negra que se eleva muy cerca de allí. En 1927 había acampado en el mismo lugar (véase capítulo quinto del volumen I).

La noche del 14 de diciembre la temperatura bajó hasta los –19,1 °C. El sol se elevó sobre el horizonte como un diamante centelleante. Ya a las nueve hacía calor en el coche, pero al aire libre hacía un frío glacial, y resultaba especialmente desagradable para quienes tenían que manipular metales.

El paisaje formaba aquí ondulaciones bajas, y la vista sobre ellas era nítida y clara. A veces cruzábamos un enorme cauce que apenas llevaba agua tras las escasas lluvias de verano; otras, avanzábamos dando botes entre colinas bajas. Hacia el este podíamos ver a una distancia enorme, como si se tratara de un mar abierto.

VISITA A LA TIENDA DE UNA CARAVANA

Encontramos dos tiendas de una caravana al borde del camino y nos detuvimos para esperar a Tserat, que había pinchado una rueda. La caravana había partido de Suchow un mes antes con más de cien camellos y doce hombres, y se dirigía a Kuei-hua con hierbas y raíces medicinales. Se decía que el precio de la mercancía ascendía a veinte dólares por cada cien *chin*. Los camellos eran propiedad de dos chinos y habían sido contratados por dos comerciantes para transportar sus mercancías. Nos invitaron a entrar en una gran tienda ennegrecida por el humo, en la que dos ollas hervían sobre un brasero de hierro colocado sobre el fuego. Nos sirvieron té en tazas de porcelana y sopa con trozos de masa y carne.

Siempre resulta agradable entrar en una de estas tiendas de caravana chinas, por muy llena de hollín y humo que esté, pues uno siente que es bienvenido y que sus anfitriones consideran la visita un honor para ellos. La vida en las interminables rutas de las caravanas y en las tiendas de los camelleros es tan pintoresca y variada como agradable y estimulante para la imaginación. Estos vendedores natos han vivido y trabajado así durante siglos, y la vida era exactamente igual en las caravanas que marchaban con el tintineo de las campanas a través de los amplios espacios de Asia en tiempos antiguos, quizá mucho antes de las

fechas mencionadas en los registros más antiguos que se conservan. Las condiciones eran las mismas entonces que ahora: los hombres y los camellos, el paisaje y el clima... nada ha sufrido ningún cambio digno de mención.

EL COMIENZO DE LA CARRETERA DEL NORTE

Nuestra ruta giró a la derecha, dejando atrás definitivamente la «ruta sinuosa», y nos condujo a una amplia llanura donde serpenteaba entre grupos de vegetación. El terreno se volvió difícil, y cruzamos tres barrancos profundos y problemáticos que procedían de un oscuro ramal del Lang-shan a nuestra izquierda. Lejos, hacia el norte, se divisaban montañas de un azul pálido; por encima de ellas se alzaba un pico aún más elevado, probablemente dentro del territorio de la República de Mongolia. Tras cruzar más barrancos peligrosos, llegamos al campamento número 11, llamado Tsondol o Tsondolin, donde un comerciante chino tenía su puesto comercial.

El 15 de diciembre nos recibió con un aspecto sombrío y hosco, pero el tiempo volvió a despejarse hacia el mediodía. El comerciante nos contó que, por esas mismas fechas del año anterior, había habido un metro de nieve. Hasta entonces habíamos tenido buena suerte, y el primer tercio del invierno se había mostrado benévolo con nosotros.

A las cuatro de la tarde llegaron tres camiones desde el oeste, saltando y balanceándose violentamente sobre el terreno irregular, y se acercaron traqueteando a nuestras tiendas en medio de nubes de polvo. Pertenecían a la compañía de autobuses de Kuei-hua, habían permanecido retenidos durante dos meses en Hami y no habían obtenido permiso para continuar hacia Urumchi. Cuando Ma Chung-ying por fin les había dado vía libre, sus conductores habían conducido a toda velocidad y habían recorrido la distancia desde Hami hasta aquí en ocho días. No llevaban mucho equipaje, pero sí diecinueve pasajeros, entre ellos el señor Mo, uno de los directores de la compañía de autobuses. Les invitamos a él y a uno o dos de los demás a quedarse a tomar una taza de té, pero se mostraron inflexibles en su determinación de volver a partir a toda prisa hacia el este. Por lo tanto, no conseguimos sacarles mucha información.

Tras salir de Hami, habían conducido al sur de la cordillera de Pei-shan sin toparse con ningún bandido. Mo se había desplazado en uno de sus camiones hasta Turfán, donde se encontraba entonces Ma Chung-ying. El general se había mostrado amable y servicial, y estaba interesado en el establecimiento de la ruta de autobuses. Sin duda, no teníamos nada que temer de él, dijo Mo. Sinkiang estaba en paz; todos los movimientos militares habían cesado, pero el general Sheng Shih-ts'ai (Sheng Shicai) custodiaba la frontera al norte del T'ien-shan, y Ma Chung-ying, la del sur. En general, recibimos noticias buenas y tranquilizadoras del señor Mo, y pensamos que todo iría sobre ruedas. Sin embargo, por desgracia, el señor Mo mentía en parte, por razones que entonces eran fáciles de percibir.

UN GRUPO DE PEREGRINOS

La mañana del 17 de diciembre nos despertaron a las cuatro y media. Pero pasó una eternidad antes de que los motores helados se calentaran gracias al *argal* al rojo vivo colocado debajo de ellos en los braseros de hierro.

Justo cuando estábamos a punto de partir, se acercó un grupo de peregrinos mongoles acomodados con sus pintorescos abrigos azules de piel de oveja y sus imponentes gorros de piel. Habían visitado un famoso templo situado en la falda sur del Lang-shan y ahora regresaban a casa. Su caravana estaba formada por diez camellos de montar y diez de carga, animales nobles y hermosos con jorobas prominentes y gruesas. Los hombres encendieron sus pipas y todos nos miraron detenidamente a nosotros y al pequeño coche.

Avanzamos hacia el oeste sobre las huellas dejadas por los camiones del día anterior, a través de arena y grava, entre barrancos y matas de hierba. Conducíamos ora en la marcha más larga, ora en segunda o en primera, según la blandura y la naturaleza del terreno; había que cambiar de marcha constantemente.

Los antílopes eran tan comunes que dejamos de prestarles atención. Un par de picos bien definidos se alzaban ante nosotros: Bayan-undur*,

* Ningún pico lleva este nombre en ninguna fuente topográfica china moderna ni en los repertorios geográficos de la cordillera de Langshan. El topónimo sobrevive únicamente como el nombre de una antigua unidad administrativa en el mismo

el «rico y majestuoso». Sin embargo, pronto los dejamos a nuestra izquierda y, una vez más, tuvimos ante nosotros la llanura ininterrumpida. Este lugar debía de estar situado casi exactamente al norte del gran monasterio de Shande-miao (Bayinshandai). El terreno era arenoso y blando, y no podíamos aumentar nuestra velocidad más allá de los cinco kilómetros por hora. De vez en cuando pasábamos junto a un arbusto de saxaúl. A cierta distancia, las dunas de arena desnudas se recortaban contra el horizonte del norte. Ya casi había anochecido cuando montamos el campamento en Gung-khuduk (Gunhuduge), o el «pozo profundo».

NIEVE

El día 18 el cielo estaba nublado y caían algunos copos de nieve en el aire tranquilo de la mañana. No teníamos por qué pasar frío allí donde estábamos, ya que crecía abundante matorral en el barranco marcado en el que habíamos acampado. Nos encontrábamos en la zona fronteriza entre la estepa y el auténtico desierto de Gobi. Había tramos de grava dura, pero estos se veían interrumpidos aquí y allá por franjas de tierra blanda. A nuestra derecha, las dunas alzaban sus bonitas curvas amarillas.

No habíamos avanzado mucho cuando se levantó un fuerte viento del norte acompañado de una tormenta de nieve. Todo el paisaje quedó oculto. Una colina al noroeste, que había sido nuestro único punto de referencia, desapareció. En una hondonada crecían tamariscos en tal abundancia que nos detuvimos y recogimos unos cuantos brazados de ramas, pues no sabíamos si, de otro modo, conseguiríamos leña para la noche. De vez en cuando nos encontrábamos con huellas de vehículos más antiguas: las de los misioneros británicos Hunter y Fischbacher en 1932, las de Montell y Söderbom en 1930, y otras.

El paisaje entero yacía blanco bajo la nieve, y unos pocos olmos solitarios alzaban sus troncos desnudos por encima de ésta. El terreno ofrecía un excelente avance a lo largo del pie de una cadena de colinas a la derecha. El lecho de un río que atravesaba estas colinas constituía un

distrito del norte de Langshan (*sumu* de Bayan Öndör), que en 2006 fue fusionada con el *sumu* de Huogeqi, el mismo *sumu* en el que se encuentra el propio monasterio de Shande-miao (Bayinshandai). (N. del T.)

hermoso camino. En él crecían muchos árboles, lo cual resultaba encantador de ver en aquel desierto casi desprovisto de vegetación.

En Hoyar-amatu (Hoyor Amatu) volvimos a encontrarnos en campo abierto. Allí descubrimos toda una aldea formada por unas diez yurtas y unos cuantos comerciantes que vivían en tiendas de campaña. La compañía de autobuses tenía allí un depósito de gasolina. Esta estación se encuentra en la ruta más septentrional entre Edsen-gol y Kuei-hua. Poco después, atravesamos un tramo de desierto absolutamente árido, un auténtico *gobi*. Seguíamos teniendo el cinturón de dunas de arena a nuestra derecha, pero los «delfines amarillos» ahora estaban blancos por la nieve.

A lo largo del lecho seco del Saglarin-gol bajamos hasta las inmediaciones de Abdar (Abudari), donde montamos nuestras tiendas en el desierto tras haber recorrido unos ochenta kilómetros.

La mañana del 19 de diciembre el cielo estaba tan maravillosamente despejado que incluso las montañas del lejano horizonte occidental se perfilaban con gran nitidez. Seguimos una pista que había sido surcada y desgastada por las pezuñas de los camellos sobre un terreno tan duro y firme como el mejor hormigón, y allí, en tramos cortos, pudimos circular a más de cincuenta kilómetros por hora. Si el camino a Sinkiang fuera así en todo su recorrido, no habría necesidad de construir ninguna carretera.

Abdar, o la «caja», alzaba su pirámide irregular sobre la llanura circundante, y en una cordillera más al sur, una colina con dos picos se destacaba como un camello de dos jorobas. A continuación, la carretera atravesaba un barranco, con terrazas rojas esculpidas en formas fantásticas por la erosión y el viento. Abundaban las piedras desgastadas por la intemperie. Nos perdimos en un laberinto de colinas aterrazadas rojas y negras, salimos poco a poco de sus pasillos curiosamente sinuosos y volvimos al desierto de grava dura y llana, con un cinturón de dunas de arena al sur. Acabábamos de cruzar la frontera de la República de Mongolia Exterior. El pozo de Yingen, el destino de nuestra jornada, se encontraba justo en la línea fronteriza.

Tuvimos que cruzar varios barrancos secos y arenosos en los que los camiones se atascaban. Sacamos las largas esteras de lona, de treinta centímetros de ancho, y las extendimos sobre la arena para que las rue-

das volvieran a tener agarre, pero en algunos casos tuvimos que descargar los camiones antes de que pudieran pasar por los tramos blandos.

Así siguió avanzando el convoy. Reinaba un silencio sobrecogedor, bajo un cielo azul y sin nubes. No se veía ni un alma ni se oía ni un solo sonido. Este era el auténtico Gobi, el desierto, el reino del silencio. En el horizonte noroeste, las montañas bajas y escarpadas se alzaban como en un espejismo, a modo de hilera de perlas negras sin contacto con la tierra.

YINGEN-KHUDUK

Montamos el campamento en suelo arenoso junto a los pozos de Yingen, o la «camella». El pozo del norte se encuentra en Mongolia Exterior y el del sur, en Mongolia Interior. Había abundantes saxaúles en la arena que rodeaba los pozos, y justo cuando empezaba a oscurecer, el alegre joven Effe encendió una hoguera. Podría haber sido un desafío para todos los jinetes fronterizos mongoles que por casualidad estuvieran merodeando por los alrededores. A los viajeros les puede ir mal si caen en manos de un grupo lo suficientemente numeroso de guardias fronterizos de Mongolia Exterior. Pero no vimos a nadie. Aunque fuera tentar a la suerte, decidimos detenernos en Yingen un día, ya que Chen tenía que determinar las coordenadas astronómicas del lugar. Una vez hecho esto, salimos del cinturón de arena y volvimos a pisar terreno firme. Colinas rojas y completamente áridas, pequeños montículos de piedras y, de vez en cuando, esqueletos de camellos marcaban el camino. No había ni rastro de vida.

En Yingen habíamos estado en una amplia depresión a sólo 650 metros sobre el nivel del mar. Ahora volvíamos a ascender lentamente. Tras el pozo de Horun-bosuk (Hüryeen Bosogo) se extendía un laberinto de pequeñas colinas, atravesadas por una carretera en bastante buen estado. Descansamos un rato en Bandetologoi, donde había catorce yurtas y una casa muy modesta perteneciente a una empresa china. Sus mercancías —té, pieles, lana, etcétera— estaban apiladas sobre andamios de madera a poca altura del suelo, a salvo de la arena arrastrada por el viento. Los comerciantes nos invitaron a unos *pilmen*, pequeñas piezas de masa rellena con carne picada.

Giramos bruscamente hacia el sur rodeando una franja de arena con abundante madera seca y troncos de árboles muertos. Nuestro lugar de acampada para pasar la noche quedó determinado involuntariamente por Tserat, que se atascó en un trozo de arena donde crecían gran cantidad de saxaúles. Llevábamos agua, como de costumbre.

SÖDERBOM NOS ALCANZA

La mañana del 22 de diciembre ocurrió un episodio de importancia más que extraordinaria. Bergman y yo estábamos charlando junto al agradable fuego matutino. De repente, Bergman giró la cabeza y pareció escuchar con atención algún ruido procedente del este en el silencioso desierto.

—Me ha parecido oír un coche... ¡Espera, ahora lo oigo claramente!

Unos segundos más tarde, la parte superior de la cabina de un camión apareció por encima de la terraza más cercana al este.

—¡Es Georg! —exclamó Bergman.

—¿Sólo lleva un coche?

—¡No, ahí viene otro!

Dieron la vuelta y se detuvieron muy cerca de nuestra hoguera. Todos nuestros compañeros habían salido corriendo para recibir con gritos de bienvenida a los camaradas a los que tanto tiempo llevaban sin ver.

Nos sentamos junto al fuego y Georg comenzó a contar su historia. Había viajado a toda prisa desde Kuei-hua hasta Tientsin, donde había conseguido todo lo necesario para reparar el camión averiado en Yang-chang-tze-ku. En Tientsin se enteró por los agentes de Ford de que, después de que hubiéramos partido de Kuei-hua, había llegado un telegrama de Edsel Ford, dirigido a mí, en el que se ofrecía a regalarme un camión de ocho cilindros, modelo de 1933, como contribución a la expedición para la construcción de la carretera. No hace falta decir lo agradecidos que nos sentimos todos por este gran gesto de amabilidad. Pero el camión aún no estaba listo: aún había que construir la cabina del conductor y la plataforma trasera, y mientras tanto Georg tuvo que esperar.

Nuestra alegría era indescriptible y todos estábamos muy animados. Nuestro convoy se había reforzado: ahora contábamos con cuatro ca-

miones, un coche y quince hombres. Todavía nos quedaban cien kilómetros hasta el Edsen-gol. Aun así, ¡quizá llegaríamos a nuestro río del desierto para la Nochebuena! Así que, tras leer las cartas más importantes del paquete que había traído Georg y asegurarnos de que todo iba bien en casa, ocupamos nuestros puestos y seguimos nuestro camino hacia el oeste.

A TRAVÉS DE LOS DESIERTOS DE GRAVA

Khara-muck-shandai (Harimugexiandeyin) es un pozo situado en una región absolutamente desolada. A nuestra izquierda, hacia el sur, se alzaba una terraza, y más allá reaparecía la larga depresión que habíamos visto el día anterior. Superficies llanas de grava se extendían entre colinas oscuras. Los buitres se estaban dando un buen festín con un camello que no hacía mucho que había muerto. Tras pasar entre montículos y colinas, y atravesar lechos de lava negra, subimos por una pendiente muy empinada. Al otro lado de la cresta se extendía una amplia llanura. A continuación, cruzamos un gran cauce seco que discurría en dirección a la larga depresión hacia el sur. No se veía ni una sola planta. El camino estaba marcado por pequeños mojones, siempre erigidos sobre montículos. Algunos de ellos estaban coronados con cráneos de camello.

Nogo-orobok (Nogo Orbog o Naogunaoribuge) es un pozo situado en una franja de arena, y allí volvimos a ver matorrales creciendo sobre montículos. La llanura se extendía hasta el pie de una cadena montañosa al norte, llamada Tsaghan-ul, o «montaña blanca».

Conseguimos agua para pasar la noche en el pozo de Bilcher. El camino se adentraba entre crestas negras y afiladas rocas de pizarra. A menudo, estas se elevaban en pintorescas pirámides de color negro azabache, cubiertas en su base por arena amarillenta. El día tocaba a su fin y las sombras se extendían sobre este lúgubre paisaje lunar.

En Deresun-khuduk (Derisenhuduge) había un camión de la empresa de autobuses de Kuei-hua, destartalado y abandonado. También había montones de pieles procedentes de Sinkiang y gasolina de Kuei-hua. Un comerciante chino regentaba tres yurtas y unos cuantos mongoles jaljas habían llegado hasta allí para hacer sus compras.

Apenas habíamos recorrido doscientos kilómetros cuando acampamos para pasar la noche. Parecía absurdo que no pudiéramos avanzar más en todo un día. Y el trayecto de ese día, el más corto del año, fue el más largo que habíamos hecho hasta entonces. ¡Pero había que vérselas con las carreteras de Asia Central! Y, además, estaba la elaboración de los mapas, que nos llevaba tanto tiempo.

Nada más armarse las tiendas, todos los viajeros sacaron las cartas que habían recibido de sus hogares. Aquella noche reinaba la tranquilidad en nuestras espaciosas moradas; todo el mundo estaba leyendo. Con alegría y gratitud leí en una carta de casa que el Gobierno sueco había concedido la última subvención que yo había solicitado desde Pekín para poner fin a la gran expedición.

En la despejada mañana del 23 de diciembre, la montaña Yagan-khairkhan alzaba sus cumbres sagradas ante nosotros. En Mongolia da mala suerte pronunciar el nombre de una montaña sagrada. Se puede decir *khairkhan,* la «misericordiosa», pero no el nombre completo. Si alguien lo hace a la vista de la montaña, pierde sus camellos o caballos, se extravía en el camino, le sobreviene un fuerte dolor de cabeza o lo sorprende una tormenta.

A los pies de esta montaña crece un arbusto llamado *shara-burgas*, de cuyas ramitas los mongoles y los chinos cortan las clavijas con las que se perforan las narices de los camellos. Las caravanas se detienen allí para abastecerse.

En algunos tramos el camino era firme, en otros discurría entre arena y grava. En el siguiente manantial descansaba una caravana que transportaba tabaco, té, harina y otras mercancías hacia el distrito de Edsen-gol.

Un poco más adelante nos detuvo una pequeña cresta negra que descendía abruptamente hasta un paso hundido en la arena. Al otro lado de este se extendía una amplia llanura, entre cuyos saxaúles recogimos leña para nuestro campamento en Kuku-tologoi (Keketaolegai).

La mañana de Nochebuena nos despertó antes de lo habitual el médico, que se había adelantado apresuradamente con el coche y el camión de Tserat para elegir un lugar agradable donde acampar en Navidad y comenzar los preparativos para la fiesta navideña. A medida

que salía el sol, sombras cambiantes de gris oscuro y amarillo se extendían por el desierto.

Al principio todo fue bien, pero el suelo se volvió más blando, y cada uno de nuestros cuatro camiones transportaba al menos dos toneladas y media. Uno o dos de ellos se atascaron en terreno arenoso, y hubo que sacar las lonas y las esteras de cuerda. La arena era el obstáculo más grave para una carretera hacia el Edsen-gol; y, sin embargo, habíamos evitado todas las regiones cubiertas de dunas.

El paisaje era lunar, con crestas negras y rocas de contornos marcados rodeadas de montones de grava más pálida. Entre las colinas se extendían oscuras llanuras de grava, sobre las que la ruta de la caravana serpenteaba como una cinta de color gris amarillento. Las crestas rara vez superaban los diez o veinte metros de altura, y el espacio entre ellas apenas alcanzaba los cien metros. No había ni un atisbo de vegetación.

Justo después del mediodía cruzamos la frontera entre Alashan y la región de Edsen-gol. Este importante lugar estaba marcado por un *obo*. La carretera serpenteaba a través de un laberinto de colinas bajas. Entre las más lejanas divisamos el bosque de álamos a lo largo del Edsen-gol: una vista magnífica y refrescante.