Víctor Fernández

@CaminanteRojo

RUSIA SECRETA

La historia oculta de sus lugares más inaccesibles e inhóspitos



HarperCollins

Portadilla

Víctor Fernández
@CaminanteRojo

RUSIA SECRETA

La historia oculta de sus lugares más inaccesibles e inhóspitos

HarperCollins

Créditos

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.
Diríjase a CEDRO si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
www.conlicencia.com - Tels.: 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Editado por HarperCollins Ibérica, S. A.
Avenida de Burgos, 8B - Planta 18
28036 Madrid
www.harpercollinsiberica.com

Rusia secreta. La historia oculta de sus lugares más inaccesibles e inhóspitos
© 2025, Víctor Fernández Ramírez
© 2025, para esta edición HarperCollins Ibérica, S. A.
Todos los derechos están reservados, incluidos los de reproducción total oparcial en cualquier formato o soporte.
Sin limitar los derechos exclusivos del autor y del editor, quedaexpresamente prohibido cualquier uso no autorizado de esta edición para entrenar tecnologías de inteligencia artificial (IA) generativa.

Arte de cubierta: José David Morales

ISBN: 9788410643284

Conversión a ebook: MT Color & Diseño, S.L.

Índice

Portadilla
Créditos
Dedicatoria
Prólogo
1. Abjasia. La Costa Azul soviética
   - Una perla perdida en el mar Negro
   - Viaje a un país no reconocido
   - Una república en la encrucijada
   - La dacha preferida de Stalin
   - Novi Afon. Una cueva que se asoma al abismo
   - Sujumi, ciudad de contrastes
   - Un país no apto para principiantes
2. Norilsk. Ciudad de hielo y metal
   - Más allá del Ártico
   - La ciudad de hielo y metal
   - Un enclave estratégico de la Unión Soviética durante la Guerra Fría
3. El otro Chernóbil. La Zona de Exclusión bielorrusa
   - La catástrofe olvidada
   - Viaje al lugar en el que cambió el mundo
4. Transiberiano. El sueño del zar
   - El tren infinito: 130 estaciones, 7 días, 9.288 kilómetros
5. El Cáucaso. El corazón salvaje de Rusia
   - Kislovodsk, un balneario a los pies del Elbrús
   - Kabardia-Balkaria. El latido del Cáucaso ruso
   - Viaje a lo inhóspito: las montañas osetias
   - La Escuela número uno de Beslán: la peor tragedia de Rusia
   - La necrópolis de Dargavs
   - Osetios, herederos de una historia cargada de guerra y valor
   - Ingusetia. Un paseo por la Tierra Media

Chechenia, tierra de guerra y esperanza
6. Vorkutá. El oro negro del Ártico
Hacia las profundidades del Ártico
El poder industrial soviético
Vorkutá, ciudad fantasma
7. Corea del Norte. Ecos de un reino hermético
Rumbo al país más enigmático del planeta
Destino: Zona desmilitarizada de Corea
Viaje a los montes sagrados de Corea del Norte
Pionyang. La ciudad que siempre vigila
Agradecimientos

Dedicatoria

A mi familia y a todos aquellos que me han apoyado en el camino.

Prólogo

Cuando me preguntan cómo surgió el proyecto *Caminante Rojo,* lo primero que me viene a la mente es un momento muy específico que nunca he contado en público. Si no recuerdo mal, fue a finales de octubre de 2021 en Moscú.

Ahí estaba yo, sentado en un escritorio de la Oficina de Turismo de la Embajada de España, situada en la sexta planta de un edificio de oficinas en la céntrica plaza Pushkin, cerca de la Plaza Roja y a escasos 100 metros del mítico café Pushkin, un café del que guardo un especial recuerdo de mi primera visita a Moscú y que se conserva como en los tiempos del afamado poeta de pobladas patillas y cabello rizado. Me encontraba haciendo un examen para analista de mercado en la Embajada de España. Optaba, entre otras cosas, a un salario de casi 5.000 euros netos al mes, contrato indefinido, facilidades fiscales, horario cómodo sin muchas horas extras… Sin duda un soplo de aire fresco y de estabilidad para mí y mi familia.

Durante casi dos años había trabajado en la Oficina de Turismo de la Embajada de España en Moscú, donde se ofertaba la plaza, y a mi contrato le quedaba un mes. Cumplía todos los requisitos para obtener el puesto: aptitudes, experiencia, dominio de idiomas y del sector y entendimiento de la cultura en los mercados que se iban a trabajar. Sin embargo, en ese momento que te comento tuve la corazonada de que no iba a obtener el puesto, de que no era para mí.

Fue tras terminar la prueba de idioma inglés, de la que no quedé del todo satisfecho en la presentación y, aun teniendo posibilidades de mejorarla fuera del tiempo reglamentario, es decir, haciendo «trampas» de las que nadie se enteraría, elegí no hacerlo. En realidad, entonces pensé: si me lo dan, genial, he luchado dignamente por la plaza, dejaré de lado por un tiempo el proyecto del canal de YouTube para concentrarme en lo que representa: estabilidad, dinero, etc. Y, si no me lo dan, me espera un apasionante camino por recorrer, una incógnita, salir de la zona de confort, de la estabilidad de un trabajo fijo, en definitiva, afrontar lo desconocido. Sea lo que sea, el destino decidirá. Por aquellos tiempos, compaginaba el trabajo de la Oficina de Turismo con doblajes de películas y ya había comenzado a publicar mis primeros dos o tres vídeos en el canal, aunque nada serio y sin repercusión alguna.

A los pocos días se resolvió el proceso de selección y no obtuve el puesto. Quedé segundo, prácticamente empatado con el primero, de un total de veinte. Recuerdo el día en el que me llamó la directora de la oficina para comunicármelo; llegué a casa bastante alicaído, incluso con una sensación de haber fallado a mi familia y a mí mismo. Sentía una mezcla de rabia y tristeza, acrecentada por los rumores de que la persona que lo había conseguido venía recomendada por un pez gordo y poco podía hacer.

Es curioso, cuando quedé para comer con la directora, una vez finalizado mi contrato, me dijo que ella no me veía en ese puesto no por falta de aptitudes, sino porque pensaba que el trabajo a mí me quedaba pequeño. Y eso que me conocía desde hacía apenas dos meses, pues había relevado a mi jefe justo al comenzar el proceso de selección. ¿Cómo era posible que viera y dijera eso sin apenas conocerme?, me pregunté en aquel momento. Fuera para consolarme o fuera porque lo sentía de verdad, yo opinaba que merecía la plaza más que nadie y quería ser el que decidiera si me quedaba pequeña o no. Creo que ella en su interior también, aunque optó por no dármela debido a presiones externas, según me insinuó. De todas formas, en la otra cara de la moneda existía la posibilidad de que el proceso hubiera sido dirigido por mi antiguo jefe, con el

que había trabajado durante casi dos años y tenía una buena relación. Para él yo era el candidato óptimo, y estoy seguro de que me hubiera asignado el puesto por delante de los demás. Tampoco era una opción que me agradara tanto porque la misma sombra de enchufe que planeaba sobre la persona que quedó delante de mí planearía sobre mi cabeza. Para que lo sepas, querido lector, durante mi experiencia trabajando en el sector exterior español, pude notar que muchas veces se dan estos tratos de favor entre conocidos para la asignación de puestos de trabajo en las embajadas.

En fin, dos o tres días después de que se resolviera el puesto de analista, esa sensación de tristeza se había desvanecido y, al poco tiempo, dejaba la oficina de manera definitiva al acabarse mi contrato. Comenzaba entonces, sin yo saberlo, el camino que habría de recorrer como el Caminante Rojo.

Con algunos ahorros que había reunido con la intención de viajar por las antiguas repúblicas soviéticas, me lancé a la aventura con el objetivo de retratar las gentes y lugares de los que la mayoría de nosotros apenas habíamos oído hablar. Yo el primero. Tras pasar las Navidades de 2021 en España rodeado de familia y amigos, en enero de 2022 volví a Rusia, me compré una cámara de acción Sony de segunda mano que había visto a otros *youtubers* y comencé a grabar más en serio. Después de bañarme en el hielo moscovita a –8°C y de comer platos típicos rusos, algo que los más fieles seguidores saben que disfruto haciendo, y sé que ellos conmigo —¡a vuestra salud!—, me compré unos billetes de avión a Sochi, pues deseaba cruzar al territorio no reconocido de Abjasia. Allí grabé uno de los vídeos más icónicos del canal, Galina bañándose en una tubería soviética, el cual pasaría desapercibido durante once meses con apenas dos mil o tres mil vistas hasta que se hizo viral y superó en pocas semanas el millón. Cosas del algoritmo de YouTube.

Al poco de volver de Abjasia, en febrero de 2022, el conflicto en Ucrania tumbó todos mis planes y, por segunda vez en menos de tres meses, sufría el segundo revés. Con todo Occidente en contra de Rusia y las sanciones más importantes de las últimas décadas acorralando al país que me había acogido y que quería recorrer, tocaba hacer de nuevo un parón en el proyecto. Mientras escribo

estas líneas, a mitad de 2024, el conflicto dura ya más de dos años y, más o menos, se ha ido normalizando, pero los primeros momentos en 2022 los recuerdo como de caos y confusión global. Por como lo trataban los medios daba la sensación de que la guerra nuclear mundial era inminente.

Estuve entonces unos meses entre Rusia y España, aprovechando que, un año atrás, me había salido un trabajo en una gran productora de traductor y actor de voz al español para películas rusas, el cual me permitía trabajar desde un pequeño estudio casero que me apañé y que viajaba conmigo en la maleta. Lo que comenzó como una prueba temporal para ganar un sobresueldo y dar rienda suelta al actor que llevo dentro se convirtió aquel año en mi principal sustento, pues el canal no comenzaría a monetizar hasta octubre de 2022, y no recuperaría la inversión en gastos hasta octubre de 2023. ¡Un largo camino, sin duda!

Esos meses que estuve en España sin grabar no paraba de darle vueltas a los deseos que tenía de continuar con el proyecto del canal, y me sentía algo desubicado. Toda mi familia me repetía que no volviera, que me quedara en España y buscara trabajo, que ir a Rusia era peligroso y que dejara «lo de los vídeos» porque no era el momento. Pasé unas semanas ofuscado, sin querer hacer nada, desmotivado por no poder continuar con el plan de viaje y con mi proyecto. Aunque en aquella ocasión había cedido a las presiones familiares para quedarme en España hasta que la cosa se calmara, dentro de mí el sueño que se había forjado meses atrás entre Google Maps y documentales noventeros resonaba en mi corazón y mantenía la chispa de la aventura. Decidí seguir ese eco, continuar con el camino y, paso a paso, fui retomando mi travesía por las vastas tierras de Rusia y las antiguas repúblicas soviéticas. No era un capricho, al menos yo no lo sentía así. Se trataba más bien de demostrarme a mí mismo lo que era capaz de hacer con confianza, actitud y constancia, y venciendo los obstáculos del camino. De esa manera, en el verano de 2022, estaba de nuevo en Rusia grabando por el Cáucaso una serie de vídeos que, en otoño de ese mismo año, darían el primer y tan necesario impulso al canal, siendo el primero de ellos el del paseo por las calles de Grozni, Chechenia, ataviado y

acicalado cual checheno. Una vez que conseguí este primer hito, dar a conocer el canal y que algunos vídeos fueran virales, mi familia ha estado conmigo en todo momento, ayudándome tanto en los buenos momentos como en los difíciles, y sigue siendo de gran ayuda y soporte para todas estas aventuras. Sin ella, el canal nunca hubiera sido posible.

Para mí, viajar no significa cambiar solo de ubicación geográfica, sino también impregnarse de la cultura y de la historia del lugar que visito, aunque sea de manera momentánea, hablar con los lugareños y comprender su forma de vida, sus inquietudes y preocupaciones, anécdotas, su humor, carácter…, retratar escenas cotidianas y mundanas que nos acercan como humanos y nos hacen olvidar las fronteras por unos instantes. En cada rincón inexplorado, en cada rostro desconocido, se esconde la posibilidad de un entendimiento más profundo, una conexión con la esencia misma de la humanidad. Es un intento constante de comprender, de sumergirme en las raíces de la diversidad cultural. Significa no solo admirar la arquitectura imponente de los lugares por los que paso, sino también escuchar las historias de aquellos que viven en ellos. Cada encuentro, cada conversación es una lección que amplía nuestra perspectiva y enriquece el alma y el espíritu.

Rusia, con su vastedad épica y su historia inabarcable, se convierte en el escenario perfecto para esta travesía. Desde las majestuosas cúpulas de la catedral de San Basilio en la Plaza Roja de Moscú hasta las imponentes montañas del Cáucaso, cada lugar cuenta una historia que se entrelaza con las páginas de la historia mundial. También con las repúblicas que alguna vez fueron parte de la Unión Soviética, lugares donde el telón de acero se levantó para dar paso a la independencia, y donde las huellas del pasado aún se entrelazan con los sueños del futuro: Ucrania, Bielorrusia, Moldavia, Rusia, las repúblicas bálticas, del Cáucaso y de Asia Central, cada una con su propia narrativa, cada una esperando ser desentrañada más allá de las guías turísticas y de las crónicas oficiales.

Así que, querido lector, una vez conocida más en detalle la concatenación de eventos que me llevaron a emprender este camino, te invito a acompañarme en este viaje donde quizá

encuentres la inspiración para crear el tuyo propio. Dejemos atrás los mapas convencionales y sumerjámonos en la exploración de un mundo lleno de matices y misterios. Descubramos juntos la magia que reside en cada rincón de Rusia y en las antiguas repúblicas soviéticas. Porque en la travesía, en la búsqueda de lo desconocido, encontraremos no solo destinos geográficos, sino también pedacitos de nosotros mismos que, de otra manera, permanecerían ocultos en el tejido del tiempo y del espacio a la espera de que les diéramos vida.

1. Abjasia.
La Costa Azul soviética

Este fue sin lugar a equívocos el primer viaje importante del canal tanto por el destino como por el impacto que tuvo meses después en su crecimiento. Aunque había grabado antes más vídeos, se podría decir que fue entonces cuando debuté como Caminante Rojo. Fue una visita corta, de cuatro días, en la que tuve ocasión de conocer rápidamente este territorio de punta a punta y todos los contrastes de los que está repleto. Por una parte, tenemos ciudades turísticas con resorts muy bien acondicionados, playas, paseos marítimos, atracciones, restaurantes…, todo tipo de facilidades para el visitante. A grandes rasgos, esta parte de la que te hablo está situada en la mitad norte, según entras en Rusia desde el paso fronterizo de Sochi. La otra cara de la moneda la conforman las ciudades semiabandonadas, edificios tiroteados y fábricas destruidas que otrora fueron piezas fundamentales de la pujante industria soviética implantada en la zona.

Llegué en avión a mitad de enero de 2022 al aeropuerto de Sochi desde Moscú, a escasos 10 km de la frontera abjasia. Nada más salir del avión el aire húmedo tropical y el olor a mar inundan tus sentidos y suponen el primer gran contraste entre la gran metrópoli moscovita, con temperaturas bajo cero en aquel momento, y Abjasia, que fue considerada la Costa Azul soviética y la perla del turismo en el siglo pasado. Esa sensación se acrecentó aún más al

otro lado de la cordillera, cuando crucé la frontera. Pero volvamos al momento de la llegada.

Una vez en el aeropuerto, lo primero que hice fue retirar rublos en un cajero, ya que, aunque la moneda que utilizan es el rublo ruso, me dijeron que era recomendable llevar todo en efectivo, pues, al sacar en cajeros en Abjasia con tarjeta emitida en Rusia, me cobrarían comisiones, incluso a la hora de pagar en hoteles y establecimientos.

Tras sacar el equivalente a 200 euros en rublos, fui al *parking* del aeropuerto, donde me estaba esperando el encargado del alquiler de coches. Recuerdo que todo fue bastante sencillo. Simplemente entregué mi carné de conducir español con mi pasaporte, tuve que pagar un suplemento por salir del territorio de la Federación Rusa, que no era excesivamente caro, y también una especie de seguro adicional que cubría cualquier daño en territorio abjasio. Según me había informado previamente, alquilar un coche era esencial, o en su defecto disponer de algún guía o una persona que lo tuviera y que te pudiera llevar, porque los servicios públicos de transporte prácticamente son inexistentes y la mejor manera de moverse es en coche privado o en taxi, bien sea particular o compartido.

Después de completar las formalidades correspondientes al alquiler, recuerdo al encargado de la empresa mencionar que tuviera cuidado con las carreteras y con la forma de conducir en Abjasia, ya que era peor que en Rusia. Los propios rusos, sobre todo cuando hablan de las regiones más remotas del Cáucaso, bromean con que las carreteras están en estado pésimo y la forma de conducir es bastante agresiva. No es el caso de Sochi o Adler, la ciudad adyacente, pues son ciudades modernas que no tienen nada que envidiar a otras grandes ciudades rusas, pero sí que me causaron impresión sus palabras. Me dije a mí mismo: «Madre mía, cómo tienen que ser las carreteras de Abjasia para que este chico me diga esto».

Si te soy sincero, tenía la sensación de que preparé el viaje bastante bien. Es decir, me había documentado sobre el lugar y organizado un itinerario para cada uno de los cuatro días. También había estudiado la zona y visto vídeos y documentales, así que podía

hacerme una idea de lo que me esperaba. Pero, por otra parte, reconozco que iba con cierto punto de ingenuidad, quizá la habitual de los primeros viajes. Como he dicho antes, este era el primer viaje serio que hacía para el canal, y en cierto modo no sabía muy bien con qué me iba a encontrar.

Recuerdo que unos días antes de entrar a Abjasia leí en unos blogs de internet la experiencia, nada halagüeña, de tres viajeros rusos. Policías abjasios vestidos de paisano les habían dado el alto mientras hacían senderismo y visitaban lugares abandonados. Si mi memoria no me falla, eran dos chicos y una chica que estaban simplemente paseando y cuyo objetivo consistía en visitar lugares abandonados y acampar por las montañas, muy conocidas por su belleza natural, sus lagos, cascadas y cuevas. En este blog contaban que los policías de paisano les habían parado de manera indiscriminada, simplemente porque les apetecía, y les empezaron a hacer un interrogatorio muy duro. Querían saber qué hacían solos paseando por las montañas, cuáles eran sus intenciones… Ese tipo de preguntas. Mientras lo leía, cada vez me alarmaba más porque yo pensaba hacer lo mismo, con el aliciente de ir grabando con la cámara. Al final, a los chicos les descubrieron una botella de vodka y unas fotos comprometidas durante una fiesta en el teléfono, no sé si fumándose un porro o algo así. Lo que comenzó como un interrogatorio improvisado en mitad del bosque terminó a golpes por parte de los dos policías a los dos chicos, a los cuales dejaron tirados y magullados en mitad del camino. Los supuestos policías, una vez habían acabado con los chicos, se montaron en su coche, se dieron media vuelta y les dejaron abandonados.

Aparte de lo que supone un susto de estas características, su desamparo se vio si cabe acrecentado cuando acudieron a denunciar a la comisaría, donde apenas les ayudaron y, según describían, prácticamente se rieron de ellos. Y esta no fue la única historia de este tipo que pude leer en internet. Si bien es cierto que había ocurrido tres o cuatro años antes de que yo fuera, no dejaba de estar presente en mi cabeza cada día que estuve ahí. Al fin y al cabo, estás entrando sin contactos locales en un territorio que ha sido aislado prácticamente de toda la comunidad internacional, que

ha sufrido una guerra civil horrorosa, sanciones económicas, escasez, pobreza…, y cuya seguridad jurídica y policial depende de lo bien que le caigas al policía o militar que te pare. En resumen, no es el mejor sitio del mundo para ir por tu cuenta investigando lugares abandonados de la época soviética fuera del circuito turístico habitual.

Antes de comenzar a entrar en detalles de mi viaje, me gustaría, querido lector, hacer una breve introducción a manera de contexto sobre la historia de Abjasia tanto antigua como contemporánea. Como siempre que tocamos temas históricos, depende de quién los cuente podrán tener un matiz u otro, y más en lugares como Abjasia, donde la diferencia entre los pueblos ha sido uno de los detonantes de su última guerra. Las versiones que escuché de los habitantes abjasios son, me atrevería a decir, diametralmente opuestas a las que sostienen sus vecinos georgianos, aunque, por supuesto, he encontrado excepciones.

Una perla perdida en el mar Negro

Abjasia, también conocida como Apsny en idioma local, es una pequeña república en la costa del mar Negro, en el Cáucaso occidental. El pueblo abjasio es uno de los pueblos autóctonos y de los más antiguos de la región. Su territorio cubre una superficie de 8.600 kilómetros cuadrados, similar a la de la Comunidad de Madrid, y en ella habitan 250.000 residentes. La historia de Abjasia está marcada por las múltiples civilizaciones y culturas que han dejado su huella en la región del Cáucaso, desde griegos, romanos, persas, armenios, georgianos y bizantinos hasta mongoles, turcos otomanos y, más recientemente, rusos.

Región bisagra entre Oriente y Occidente, los arqueólogos estipulan que los primeros habitantes comenzaron a asentarse allá por el 10.000-8.000 a.C., cuando empezaron los flujos migratorios en dirección norte desde las civilizaciones que estaban establecidas en los grandes valles fértiles del Tigris y el Éufrates. La búsqueda de

nuevas tierras que cultivar hizo que muchos de estos pueblos se asentasen en la misma cordillera y en los valles aledaños, ricos en suelos y manantiales propicios para el cultivo.

Si bien los primeros restos arqueológicos se remontan al Paleolítico, como herramientas de piedra y cerámicas que indican presencia de comunidades de cazadores-recolectores, es durante la Edad de Bronce (aproximadamente 2.000-1.000 a.C.) cuando se establecieron comunidades más desarrolladas, principalmente en la costa. Mención especial merecen los dólmenes encontrados en esta región del Cáucaso, piedras enormes que llegan a pesar más de 50 toneladas, que conforman pequeños habitáculos cuadrados, generalmente con un agujero circular en una de sus caras y alguna apertura a modo de ventana. Estos dólmenes se han encontrado no solo en lo que hoy es Abjasia, sino también al norte de la cordillera, y los arqueólogos aún no se ponen de acuerdo en cuál era el fin exacto de los mismos. Asimismo, esta época está marcada por la aparición de asentamientos fortificados, como el de Eshera, y el uso de metales en herramientas y armas. Las excavaciones arqueológicas realizadas en el lugar han revelado tumbas y artefactos que muestran una evolución en la sociedad, más compleja y jerarquizada que las precedentes.

Sin embargo, si hay un periodo dorado en la historia antigua y la mitología abjasia y del que están especialmente orgullosos los abjasios ese es el referente al reino de Cólquida, del cual Abjasia formó parte entre los siglos XIII y VI a.C. Este reino es famoso en la mitología griega por la historia de Jasón y los argonautas, quienes viajaron a Cólquida en busca del vellocino de oro, símbolo de poder y fortuna. Para la mitología griega esta leyenda no solo representaba una misión heroica, sino también el ideal de riqueza y prosperidad de tiempos pasados, y para los actuales habitantes de la región simboliza el valor de su tierra y su importancia en el mundo antiguo.

En el siglo VI a.C. los griegos comenzaron a establecer colonias comerciales a lo largo de la costa del mar Negro, incluida Abjasia. La ciudad de Dioscurias, actual Sujumi, se convirtió entonces en un importante centro de comercio y cultura que facilitaba el intercambio

entre los griegos y las poblaciones locales. Esta influencia griega dejó una huella duradera en la cultura y la economía de la región, si bien para los propios griegos fue difícil clasificar étnicamente a las poblaciones que habitaban estas tierras, ya que muchos hablaban distintos idiomas, fruto del aislamiento producido por siglos de vida en las montañas.

Ya en el siglo I d.C. fue el Imperio romano el que extendió su influencia hasta la región del Cáucaso e incorporó Abjasia a sus dominios. Ciudades costeras como Dioscurias se convirtieron en puestos avanzados y la Pax Romana permitió un periodo de relativa estabilidad y prosperidad. Más tarde, tras la caída del imperio, Abjasia pasó a formar parte del Imperio bizantino, y durante los siglos IV al VII la región se convirtió en un importante bastión cristiano. Prueba de ello es que el cristianismo se propagó ampliamente y se construyeron numerosas iglesias y monasterios. Abjasia desarrolló entonces una cultura distintiva, influenciada tanto por Bizancio como por las tradiciones locales.

No fue hasta el siglo VIII cuando Abjasia emergió como reino independiente, después de que el rey León II de Abjasia se coronara en el año 780 y se estableciera así la dinastía abjasia. Bajo su gobierno el reino alcanzó su apogeo territorial y cultural, abarcando gran parte de la costa del mar Negro y el Cáucaso occidental. Durante los siglos IX y X, Abjasia disfrutó de una era dorada de prosperidad y desarrollo cultural. Su capital, Kutaisi, en la actual Georgia —aunque *de iure* Abjasia también sea Georgia—, se convirtió en un centro de aprendizaje y arte. La arquitectura religiosa floreció con la construcción de la catedral de Bedia y otros monumentos. Las invasiones en los siglos XIII y XIV de las hordas mongolas y después de los turcos devastaron las poblaciones que previamente habían florecido en la región y debilitaron el poder del reino abjasio.

Más tarde, en el siglo XVI, Abjasia cayó bajo el control del Imperio otomano, periodo durante el cual se propagó el islam, si bien el cristianismo mantuvo una presencia significativa. En palabras del historiador abjasio Stanislav Lakoba, actualmente el 80% de la

población es cristiana ortodoxa y el 20% musulmana suní, pero el 100% es pagana. Esto se debe a que los abjasios conservaron sus raíces y creencias paganas centenarias, adaptando las religiones monoteístas mayoritarias a su credo, siempre y cuando no interfirieran en sus tradiciones. Estas creencias precristianas incluían dioses de la naturaleza, del hogar y de la caza. Un ejemplo es el dios Amiran, figura heroica similar a Prometeo que simboliza la lucha del hombre contra los dioses y la búsqueda del conocimiento. Asimismo, la mitología abjasia tiene un fuerte componente de culto a la naturaleza. Los bosques, montañas y ríos de Abjasia eran considerados sagrados, y se creía que estaban habitados por espíritus y deidades menores que debían ser respetados y venerados. Con la llegada de los griegos a la costa del mar Negro, se produjo un sincretismo entre las creencias griegas y las locales. Las ciudades coloniales, como Dioscurias (Sujumi), se convirtieron en centros donde se mezclaban las tradiciones mitológicas griegas y las caucásicas. Este sincretismo se reflejó en la arquitectura, la religión y la cultura de la región, creando una mezcla única de influencias que perduró a lo largo de los siglos. Hoy en día, y a raíz de la guerra con Georgia de 1992-1993, una pequeña parte de la población ha comenzado a profesar lo que se ha denominado por algunos autores como neopaganismo abjasio.

El dominio otomano duró hasta el siglo XIX, cuando el Imperio ruso comenzó a expandirse hacia el sur y utilizó la región como base desde donde atacar al potente y resistente Imperio circasiano. Decenas de miles de abjasios, al igual que otros pueblos circasianos, fueron expulsados de sus tierras a distintas partes del Imperio otomano en el proceso de conquista rusa de la región. Tras intensos combates contra la resistencia local, que ofreció una dura batalla durante décadas, en 1810 Abjasia fue incorporada formalmente al Imperio ruso como principado autónomo bajo dominio del zar. La influencia rusa trajo consigo cambios significativos en la estructura social y política de Abjasia, y las élites locales se vieron obligadas a adaptarse a la realidad marcada desde San Petersburgo. La llegada de colonos rusos junto con la construcción de infraestructuras, como

carreteras y puertos, fueron transformando gradualmente la economía de la región, si bien las revueltas y levantamientos locales en muestra de rechazo a la rusificación fueron frecuentes.

La Revolución de Octubre de 1917 y la subsecuente guerra civil rusa llevaron a Abjasia a una nueva encrucijada histórica. Bajo el régimen soviético, Abjasia experimentó una transformación radical. El nuevo orden socialista trajo consigo la colectivización de la agricultura, la nacionalización de industrias y la promoción de la educación y la salud públicas. Sin embargo, la paz soviética en Abjasia fue ambigua y problemática. Las políticas del gobierno dirigido por Stalin fomentaron la migración de georgianos a la región, alterando el equilibrio demográfico y sembrando las semillas de futuros conflictos. Durante las purgas estalinistas, muchos abjasios que habían colaborado con el régimen zarista durante la guerra civil fueron perseguidos, y la represión cultural se intensificó. El colapso de la Unión Soviética en 1991 desató una tormenta en Abjasia. La disolución del poder central y la independencia de Georgia llevaron a la proclamación de la independencia de Abjasia en 1992, no reconocida por Tiflis. Esto desencadenó una guerra civil entre fuerzas georgianas y abjasias, que culminó en victoria para los separatistas en 1993 con la declaración unilateral de independencia. La guerra dejó profundas cicatrices: miles de muertos, desplazamientos masivos y una economía en ruinas, acorralada por las sanciones internacionales. Hoy en día, Abjasia sigue siendo un territorio marcado por la inestabilidad y la incertidumbre. Aunque ha declarado su independencia, solo es reconocida por cinco países: Nicaragua, Venezuela, Siria, Nauru y Rusia, que mantiene una presencia militar significativa en la región. Las relaciones con Georgia siguen siendo tensas, con frecuentes altercados en la frontera.

En la actualidad, la economía abjasia se basa en gran medida en la ayuda rusa, el turismo y la agricultura. Aunque el desarrollo es limitado debido a la falta de reconocimiento internacional y a las sanciones, el pueblo abjasio ha demostrado una notable resiliencia, esforzándose por mantener su identidad cultural y construir un

futuro más estable y próspero. El siglo XXI trae consigo la esperanza de un diálogo renovado y una posible reconciliación en el Cáucaso. La historia de Abjasia es un testimonio de la complejidad y la riqueza de esta región, donde la coexistencia y el conflicto han tejido un tapiz intrincado que evoluciona constantemente.

VIAJE A UN PAÍS NO RECONOCIDO

Volviendo a donde lo habíamos dejado, ahí estaba yo, montado en el coche recién alquilado saliendo por el *parking* del aeropuerto una mañana de enero de 2022, rumbo al primer país no reconocido que visitaba en mi vida, desde luego un momento emocionante, como siempre que hacemos algo por primera vez. A los diez minutos o menos de carretera, las primeras señales de desvío hacia el punto fronterizo de Psou, Abjasia, hacían su aparición. Ante mí se abría un paso fronterizo de varios carriles, diría que de unos cinco o seis, con las aduanas rusas listas para inspeccionar la documentación y el vehículo. Aparte de ser la primera vez que visitaba un territorio de este tipo, recuerdo que también era la primera vez que cruzaba un paso fronterizo por carretera; siempre que lo había hecho había sido en avión. Por supuesto que en Europa sí los había cruzado antes, pero en el espacio Schengen es como si no contara. Esto es otra cosa. Los siempre serios y lacónicos policías fronterizos rusos me recibieron rápidamente, pues apenas encontré coches ese día. Afortunadamente para mí, pensé, ya que se suelen formar grandes colas. Por esa aduana cruzan diariamente multitud de abjasios que acuden a trabajar a Sochi y sus alrededores, donde los salarios son mejores, y vuelven a sus casas una vez terminan la jornada. Generalmente, la hora punta os la encontraréis por la mañana pronto para salir de Abjasia, y por la tarde, sobre las seis o las siete para entrar en Abjasia, como suele ocurrir en muchos otros puntos fronterizos a lo largo del planeta.

Una vez llegó mi turno, un primer policía me hizo bajar del coche y acudir con mi pasaporte y documentos del vehículo a una cabina

donde había unas tres o cuatro personas más esperando. Tras unas preguntas de rigor como cuál era el objetivo del viaje, cuántos días y dónde me iba a quedar, qué quería visitar…, ese tipo de cosas, me devolvieron mi pasaporte y documentos y pude regresar al coche. Mientras tanto, otros policías habían ya examinado el turismo al completo, buscando cualquier tipo de producto sospechoso o sujeto a declaración en aduana. Es muy común ver vehículos llenos hasta los topes de diferentes productos y alimentos, bien para comerciar con ellos en Abjasia, o bien para hacerlo en Rusia. De hecho, vi varios cargados hasta arriba de cebollas, patatas o cítricos. Y cuando digo hasta arriba, me refiero al maletero completo y los asientos de los pasajeros incluidos, rozando el límite permitido para poder comerciar con ello en Rusia. Cada persona puede sacar de Abjasia un determinado número de kilos, que varía según el producto. Por ejemplo, 25 kilos de frutos secos, 15 de cítricos, 250 gramos de hoja de tabaco, 20 litros de combustible, 1 litro de miel…, aunque las cantidades pueden variar si se está en posesión de certificados que avalen dicho transporte.

Tras montarme de nuevo en el coche me dirigí a la aduana abjasia, a unos 100 metros de la rusa. La bandera de franjas verdes y blancas junto al recuadro rojo con una palma de la mano abierta y siete estrellas en su interior cautivó mi atención durante unos segundos mientras avanzaba. Sin duda una bandera peculiar para los amantes de la vexilología. Adoptada oficialmente en 1992, consta de siete franjas horizontales alternadas en verde y blanco, y en la esquina superior izquierda, sobre un fondo rojo, se encuentra una mano abierta blanca con siete estrellas blancas dispuestas en un semicírculo sobre ella. El verde representa la esperanza, la libertad y la rica naturaleza de la región; el blanco, la paz y la espiritualidad, mientras que el rojo puede representar el valor y la sangre derramada en la lucha por la independencia y la defensa del territorio. La mano abierta es un símbolo histórico que se remonta a tiempos medievales, utilizado como signo de bienvenida y hospitalidad, así como una señal de paz. Por último, las siete estrellas representan las siete regiones históricas de Abjasia, aunque

también tienen un significado cultural y espiritual, pues el número siete se considera sagrado y de buena fortuna.

Del mismo modo cautivaron mi atención los caracteres del alfabeto abjasio —lo que en aquel momento me pareció una mezcla de caracteres cirílicos con otros desconocidos— y el emblema nacional, compuesto por la figura de una persona a caballo portando un arco sobre un fondo blanco y verde. El idioma abjasio es considerado uno de los más difíciles del mundo. Pertenece a la familia de las lenguas caucásicas del noroeste, del grupo abjasio-adigué, que incluye también el abaza, el adigué y el cabardiano. Es conocido por su compleja fonología, especialmente por su gran número de consonantes, aproximadamente cincuenta y ocho, y relativamente pocas vocales (solo dos principales: /a/ y /ə/). Si bien el abjasio es el idioma oficial de Abjasia, también lo es el ruso, y muchas personas en la región son bilingües. Debido a la influencia soviética y a la migración, el ruso es ampliamente utilizado en la Administración, la educación y los medios de comunicación.

En la aduana de Abjasia tampoco estuve mucho tiempo, ya que había pocos vehículos y el proceso fue bastante parecido. Aparcas el coche, te lo revisan por dentro y por debajo por si llevas cosas raras, revisan tus papeles y te dejan pasar. Aunque se puede llegar por el lado georgiano, es verdad que los trámites son interminables y no te aseguran poder entrar en absoluto. La frontera que está activa, por así decirlo, es la que linda con Rusia y por la que recomendaría cruzar en caso de que planees visitar Abjasia.

He oído casos de gente que antes de la pandemia pudo organizar su paso a Abjasia desde Georgia, pero después, pocos o casi ninguno. De hecho, hay conocidos míos que han intentado entrar por la parte georgiana a Abjasia y no les han dejado, incluso teniendo apalabrada de antemano con el consulado abjasio y con la Administración georgiana la entrada con fecha y hora por un determinado puesto fronterizo. Al final, los georgianos se reservan el derecho a dejarte pasar o no y, en el último momento, pueden denegártelo.

No significa que no se pueda hacer, sino que la posibilidad de que te prohíban la entrada es muy elevada. Cuando yo realicé mi viaje,

era 2022 —con todavía coletazos del COVID y de la pandemia—, y Abjasia había levantado las restricciones a los turistas hacía pocas semanas. Aun así, cuando hablé con el consulado abjasio para notificar mi entrada, también me dio la sensación de que todo iba bastante lento y de que había pocas garantías de cruzar la frontera. Por ello, si decides visitar este territorio particular, yo te recomendaría entrar desde el puesto fronterizo de Rusia, al cual se llega en coche desde Sochi-Adler, y desde el que se organizan viajes con agencias turísticas rusas.

Es importante también mencionar que, debido a la particularidad y a la casuística del territorio, el viajero debe tener en cuenta que, si le sellan el pasaporte en la frontera de Abjasia, que es lo que suelen hacer —aunque haya excepciones—, lo más seguro es que no pueda utilizar después ese pasaporte para entrar en Georgia. He escuchado algún caso excepcional en el que una persona ha llegado con pasaporte español y visado de turismo ruso y le han dejado pasar desde Sochi a Abjasia sin solicitar visado, con la condición de entrar por la mañana y volver a Rusia ese mismo día por la tarde. Aunque podría ser una opción para entrar sin que te sellen el pasaporte, es muy poco probable que sea fiable.

El motivo por el que Georgia pone problemas a la entrada de un viajero con sello de Abjasia es la violación de la frontera nacional. Puesto que *de iure* Abjasia sigue siendo parte de Georgia, al entrar en Abjasia es como si entraras al país de manera ilegal. Actualmente, la penalización por entrar y salir de Abjasia desde Rusia sin habérselo comunicado a la parte georgiana acarrea una sanción económica que varía entre unos pocos cientos de euros hasta los 5000 o incluso penas de prisión, dependiendo de la finalidad de la visita. Aunque ha sido así durante varios años, es cierto que en los últimos tiempos las autoridades georgianas han reducido la dureza de las penalizaciones a este respecto.

Para comprender un poco más cómo hemos llegado a esta situación es necesario hacer un repaso al siglo XX. Si antes lo hicimos a grandes rasgos por la antigüedad, ahora toca la historia algo más reciente.

Una república en la encrucijada

Como comentaba anteriormente, tras la revolución, en la década de 1920 Abjasia fue una República Socialista Soviética asociada a la RSS de Georgia, y en 1931, bajo el gobierno de Stalin y su comisario de nacionalidades, Lavrenti Beria, «degradada» a república autónoma de la República Socialista Soviética de Georgia. Durante la década de 1930, al igual que el resto de las regiones de la URSS donde se había luchado contra el Ejército Rojo en la guerra civil rusa, sufrió persecución y políticas represivas. Muchos líderes abjasios fueron arrestados, deportados o ejecutados. Se cerraron escuelas y el número de funcionarios abjasios en los puestos de gobierno se recortó considerablemente.

Bajo Stalin y Beria, se implementaron políticas de *georgización*. Esto incluyó la promoción de la migración georgiana a la región y el cambio de nombres de lugares abjasios a versiones georgianas. Como resultado, la composición demográfica de Abjasia cambió significativamente, con un aumento considerable de la población georgiana. Tras la muerte de Stalin en 1953 y la subsecuente campaña de desestalinización de Nikita Jruschov, Abjasia experimentó una cierta relajación de las políticas represivas. Sin embargo, las tensiones étnicas y las quejas sobre la discriminación contra los abjasios persistieron.

Como posiblemente sepas, la desintegración de la Unión Soviética creó un vacío de poder en muchas de sus repúblicas y las tensiones étnicas entre sus habitantes, apaciguadas pero latentes durante décadas, comenzaron a emerger con fuerza. La población abjasia, aunque minoritaria en su propia región debido a la migración de georgianos durante la era soviética, deseaba más autonomía e incluso la independencia, lo cual generó tensiones con el gobierno central georgiano.

Después de los enfrentamientos armados entre milicias acontecido en Osetia del Sur en 1991, el 14 de agosto de 1992 las fuerzas

georgianas entraron en Abjasia con el propósito oficial de proteger las líneas de ferrocarril y sofocar las actividades de las milicias abjasias. Esto fue visto como una invasión por los abjasios y desencadenó una resistencia armada. En la primera etapa de la guerra, las fuerzas georgianas tomaron la capital y otras áreas estratégicas. Por su parte, las milicias abjasias contaron con el apoyo de mercenarios del Cáucaso Norte, chechenos e ingusetios en su mayoría, y más voluntarios rusos. Rusia apoyó a las milicias con armas y asistencia logística y, en septiembre de 1993, las fuerzas abjasias acabarían lanzando una ofensiva decisiva que permitió la captura de Sujumi y la retirada de las tropas georgianas.

Según los autores o las fuentes que se consulten, las cifras pueden variar debido a la naturaleza caótica del conflicto. Las fuentes georgianas estiman que murieron alrededor de 10.000 personas en ambos bandos, tanto combatientes como civiles, mientras que las autoridades abjasias reportan unos 4.000 muertos entre los de etnia abjasia y sus aliados. A su vez, la Cruz Roja Internacional y otras organizaciones calculan entre 5.000 y 8.000 muertos en total, y según la Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) aproximadamente 250.000 personas de etnia georgiana fueron desplazadas de Abjasia.

Tras la victoria, como mencionaba antes, Abjasia declaró su independencia de manera unilateral, que no fue reconocida por la comunidad internacional, excepto años más tarde, en 2008, por Rusia, y posteriormente por Venezuela, Siria, Nicaragua y Nauru. Desde esta declaración Abjasia ha funcionado como un Estado independiente *de facto*, con fuertes lazos políticos, económicos y militares con Rusia, si bien las sanciones y el aislamiento internacional limitan mucho sus oportunidades económicas y diplomáticas.

La dacha preferida de Stalin

De vuelta al viaje, pocos kilómetros después de cruzar la frontera, a unos 10 más o menos, nos encontramos con la localidad de Gagra, ya en territorio de Abjasia. Aquí es donde decidí hacer la primera parada del itinerario que tenía planificado. La razón: visitar la dacha personal del mismísimo Iósif Stalin. Conocida también como la dacha del Riofrío, los historiadores cifran en quince las veces que estuvo aquí, lo cual la convierte en la más visitada de Abjasia por Stalin, y por ello se ha ganado el sobrenombre de la dacha preferida de Stalin sobre el total de las cinco que tenía en Abjasia. Para el que no esté familiarizado con el término «dacha» (Дача, en cirílico ruso), es la palabra que define una casa de campo, segunda residencia centrada en el descanso y las tareas hortícolas, generalmente alejada de la ciudad y rodeada de naturaleza. Su uso se popularizó en los tiempos soviéticos, si bien ya era habitual en el Imperio zarista, sobre todo entre las clases más altas. Los dirigentes de la URSS contribuyeron a esta popularización, especialmente a partir de los años sesenta, y actualmente se estima que alrededor de veinticinco o treinta millones de rusos poseen una en propiedad.

La dacha de Stalin era una señora dacha, a la altura de su cargo, prácticamente lo que llamaríamos hoy en día una mansión o villa. Se encuentra a escasos metros de la costa, situada donde las montañas se unen con el mar. Es una colina boscosa desde la cual se puede observar tanto la línea de la costa, con la carretera y las vías de tren que la siguen, como las montañas escarpadas y cumbres nevadas de la cordillera del Cáucaso.

Aunque a día de hoy han talado la mayoría de los árboles tras los cuales se camuflaba la dacha, no creas que es fácil de ver y de acceder a ella. Para eso hay que subir por una carretera estrecha, serpenteante, que se pierde entre la frondosidad del bosque y que en tiempos de Stalin estaría estrictamente vigilada. Subiendo con el coche por esta carretera pude observar varios resorts y complejos turísticos, algunos de ellos bastante grandes, que fueron construidos en época posterior a Stalin, fruto del desarrollo turístico soviético en la región. Tras cuatro o cinco minutos de ascenso llegué por fin a la entrada y lo primero que vi fue un edificio no muy grande, de unas dos plantas, que estaba construido en la pura roca.

Ahí aparqué el coche, junto al único vehículo que había, símbolo de que no me encontraría mucha gente dentro. De hecho, yo era el primer visitante del día, ya que ese coche era de los guardeses del museo, un padre y un hijo, que me recibieron amablemente nada más abrir la puerta. El que fuera antiguo puesto de control hoy en día es una taquilla improvisada, con una sencilla mesa de madera y un par de sillas, y sobre la mesa, el taco de las entradas al museo y una pequeña caja de hierro portable donde guardaban el dinero. La entrada creo que costaba 2 o 3 euros más un suplemento similar por hacer fotos y grabar vídeos. Nada excesivamente caro.

Recuerdo que cuando entré les dije que venía de España y se sorprendieron mucho. Es cierto que acababan de empezar a levantar las primeras restricciones de viaje a nivel mundial tras la pandemia, por eso hacía bastante tiempo que no veían europeos. Aunque me dijeron que solían venir muchos alemanes y estadounidenses, llevaban prácticamente dos años sin hacerlo.

El hijo, un chico joven en la veintena, de pelo castaño y estatura media —podría pasar por español perfectamente—, me propuso darme una visita guiada sin coste adicional, lo cual agradecí mucho, ya que no había prácticamente ningún cartel o tablón donde poder leer la historia de la dacha y de las distintas habitaciones y edificios que la circundaban. Después del puesto de control, se extiende un pasillo de unos 40 o 50 metros de largo y, a su término, se abre una placita con un jardín y una pequeña fuente circular en el centro. Enfrente tenemos el mar, al otro lado de la colina, y a mano derecha se deja ver el edificio principal de la dacha, una casa grande de dos plantas pintada de verde con tejado a dos aguas. De arquitectura sencilla, sin excentricidades ni detalles barrocos, fue diseñada por el que fue arquitecto personal de Stalin desde 1933 a 1941, Miron Merzhanov. Arquitecto reputado en la zona del Cáucaso Norte, se dio a conocer cuando en 1929 ganó el concurso de diseño para construir el sanatorio del Ejército Rojo en Sochi. En plena Segunda Guerra Mundial las autoridades soviéticas lo detuvieron por actividades antisoviéticas y acabó en un centro correccional condenado a diez años de trabajos forzados junto con su mujer y su hijo, aunque cumplió cinco. Debido a sus conocimientos y contactos con las

autoridades, no pasó estos años encerrado en los barracones y gozaba de cierta libertad.

La dacha fue levantada en 1933, en el periodo de entreguerras, y se necesitaron cuatro años de trabajos forzados con pico y pala para excavar a mano la roca, ya que por su emplazamiento no se pudo utilizar dinamita. Te recuerdo que el complejo residencial está situado en mitad de la colina con vistas de ensueño en plena Costa Azul soviética, en una zona de muy difícil acceso y con suelos de piedra dura. Para ser exactos, las hermosas vistas que hoy se pueden apreciar solo fueron posibles a partir de 1995, cuando se incendió el bosque de la colina. Antes estaba todo repleto de árboles que hacían prácticamente imposible su localización. Además, se solía cubrir con una lona verde todo el territorio para que fuera aún más difícil de localizar a vista de pájaro. Cuentan que Stalin eligió este emplazamiento mientras daba un paseo en barco por la costa y, aunque le dijeron que era un sitio muy complicado para construir, él insistió. En palabras del guía, «para Stalin no había nada difícil». Dentro del territorio te encontrarás con la casa principal, que cuenta con seis baños y cinco dormitorios, una casa del té, con billar y cine, y hasta una casa de invitados exclusiva para la hija de Stalin. Y, por supuesto, un búnker para emergencias. El único edificio que se puede visitar es la casa principal y solo la planta baja. Los sótanos, pisos superiores y otras casas están cerrados al público, al menos cuando yo fui. La razón que me dieron fue que, con el paso del tiempo, se habían ido deteriorando y algunas partes estaban en mal estado de conservación.

Nada más entrar al edificio principal el recibidor ya me asombró. Aunque es de estilo sencillo, está repleto de detalles exquisitos: las grandes alfombras, las lámparas, las maderas utilizadas, las ventanas… La primera impresión fue como sentirme trasladado cien años atrás en el tiempo. Después del recibidor se abría una sala de estar muy amplia de base cuadrada y tras ella, un comedor rectangular. Ambos con cristales reforzados de 10 milímetros que mantienen y equilibran la temperatura, revestidos de maderas nobles y con lámparas que me recordaban a las de las estaciones más antiguas del metro de Moscú. Según comentó mi guía, la casa

estaba pensada exclusivamente para el descanso, aprovechando los tres microclimas del emplazamiento: el mar, la montaña y las aguas fluviales subterráneas.

Sin duda, aunque parezca extraño, una de las cosas que más me sorprendió fue el baño que hay cerca de la primera sala de estar. No porque fuera rico en decoración, que más bien era austera, sino por el sistema de tuberías que elevaba por la colina el agua del mar hasta la casa. También me sorprendió la bañera térmica de hierro fundido, capaz de retener el agua caliente durante doce horas sin que baje más de tres grados. La explicación para traer el agua de mar hasta la bañera fue que a Stalin le gustaba el mar, pero no podía nadar debido a que sufría agarrotamiento en los tendones del brazo y la mano. Otra cosa que me sorprendió fueron los espejos de la casa, hechos de cristal de montaña; aunque te alejaras, no deformaban tu reflejo.

Las manías de Stalin también salieron a la luz en la visita a la dacha. Cuando le pregunté al guía si Stalin siempre se sentaba en el mismo sitio de la mesa para comer, me dijo que no. Uno de sus lemas era: «El mejor hábito es no tener ningún hábito». La comida se servía después de que él se sentara. Además, la cocina no se encontraba en el territorio de la dacha, sino a 1 kilómetro de distancia, todo porque a él no le gustaba el olor de la comida cocinándose.

Al lado del comedor se encontraba uno de los cinco dormitorios que tiene la casa. Debido a la manía persecutoria que desarrolló con los años, Stalin llegaba a mudarse de dormitorio unas dos o tres veces por la noche para que nadie supiera dónde estaba. Asimismo, en cada habitación existían interruptores de alarma al lado de los de la luz para llamar a seguridad en caso de que hiciera falta. En cada dormitorio se utilizaba una madera distinta, tanto para el revestimiento de las paredes como para los muebles, todas nobles, lo que se notaba en las diferentes tonalidades de las habitaciones. Las más empleadas, por lo que me dijeron, eran de abedul coreano y de nogal, cortadas de manera especial para que la propia madera creara determinados diseños y formas. De las paredes no colgaba ningún cuadro; en palabras del guía, todo aquí era sencillo pero

estético. Por eso los trabajadores decidieron adornar las paredes con esos diseños en la madera, imperceptibles a no ser que te acerques a ellos. Por último, todos los pomos de las puertas, de hierro fundido, fueron hechos en la fábrica de armamento de Tula.

De nuevo en el jardín de la entrada, pude encontrarme con otro detalle que evidenciaba el deseo de Stalin por pasar desapercibido: las farolas. Parecía como si hubieran decidido cortar el poste completo a una farola de autopista y dejar únicamente la parte del faro. Con apenas 1,5 metros de altura, el objetivo era, una vez más, que no iluminaran demasiado para no ser visto desde lejos.

El clima, el emplazamiento en plena naturaleza, rodeado de árboles, la brisa del mar, el sonido de las olas…, se nota que el sitio tiene un aura especial para poder descansar la mente y olvidarse de todos los planes económicos, guerras…, cualquier cosa que a Stalin le pasara por la cabeza en aquellos momentos, y dedicarse plenamente al descanso. La elección por parte de Stalin de este enclave para establecer su lugar de descanso no es casualidad. Debido a su clima favorable, la naturaleza que la rodea y el color de sus aguas, esta región se denominó la Costa Azul soviética por su potencial turístico.

La industria del turismo en Abjasia ha pasado por varias etapas a lo largo de su historia, influenciada por cambios políticos y sociales. Si nos remontamos a los tiempos zaristas, durante el Imperio ruso, Abjasia era una región relativamente remota y menos desarrollada en términos de infraestructura turística en comparación con otras regiones del Cáucaso. Sin embargo, la belleza natural de la región, con sus playas del mar Negro, montañas y clima subtropical, atrajo la atención de algunos nobles y ricos rusos. Se construyeron algunas dachas en lugares como Gagra y la actual capital, Sujumi, pero el turismo no estaba ampliamente desarrollado ni era accesible para la mayoría de la población. En este periodo el turismo era principalmente una actividad de la élite y la nobleza.

Fue durante la Unión Soviética cuando el turismo experimentó un crecimiento significativo, convirtiéndose en un popular destino vacacional para los ciudadanos y trabajadores soviéticos. Durante los años treinta y hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando se realizó

un parón por razones obvias, se construyeron carreteras, líneas de ferrocarril y algunos sanatorios, pero fue a partir de las décadas de los cincuenta y sesenta cuando lugares como Gagra, Pitsunda y Sujumi se convirtieron en centros turísticos muy populares gracias a la inversión del gobierno soviético en construcción de sanatorios, resorts y otras instalaciones turísticas. Además, Abjasia fue promovida como un destino ideal para el descanso debido a su clima cálido y sus recursos naturales. Generalmente, los sanatorios ofrecían tratamientos de salud y vacaciones subvencionadas para los trabajadores soviéticos de otras regiones de la URSS. La mejora de las conexiones de transporte, incluyendo trenes y vuelos, hizo que se facilitara el acceso a la región, lo que provocó el aumento del número de visitantes. Anualmente Abjasia recibe del orden de un millón y medio de turistas rusos, dependiendo del año.

Tras la disolución de la URSS y la guerra de 1992-1993, el impacto en la industria del turismo fue devastador, y solo comenzó a recuperarse de manera gradual a partir de mediados de 2000, cuando Abjasia empezó a reconstruir su infraestructura turística. De hecho, Abjasia está repleto de edificios a medio levantar y abandonados, varios de ellos hoteles o sanatorios, pues muchas inversiones se detuvieron debido a la incapacidad de acometerlas tras la guerra. Hoy en día, los turistas —el 80-90% son rusos— pueden disfrutar de una combinación de playas, montañas, cuevas, el lago Ritsa y sitios históricos y culturales. La ciudad de Sujumi, la capital, también atrae a visitantes por su historia y arquitectura.

Novi Afon. Una cueva que se asoma al abismo

Después de visitar la dacha de Stalin, me dirigí hacia la localidad de Novi Afon, a pocos kilómetros de allí y donde se encuentra la segunda cueva más grande del mundo por volumen, la cual visité. Recuerdo la entrada llena de perros callejeros que, como la mayoría de los perros callejeros de Abjasia, están algo tocados de la «chota». Con esto quiero decir que no son los típicos perros callejeros

tranquilotes que te puedes encontrar en otras grandes ciudades. Estos ladraban a todos los coches y, en ocasiones, iban a morder el neumático, señal infalible de que el perro está en un estado alterado y no equilibrado. Los propios locales conviven con ellos como pueden e imagino que se liarán a palos a la mínima para defenderse. La entrada cuesta unos 5 euros con derecho a grabar y tomar fotos, y nada más entrar lo primero que sorprende al visitante es el metro que montaron los soviéticos para acceder a la zona visitable de la cueva. Se trata de una línea con apenas dos o tres paradas que hace un trayecto de ida y vuelta, pero nos da una idea de la sofisticación del turismo ya por aquella época. El vagón en el que me monté era actual, tendría unos pocos años, pero a su lado en el andén pude ver el tren soviético, una verdadera belleza. Aunque es bastante más estrecho y corto que los metros que puedes encontrar en las grandes ciudades, sí que se asemeja a un metro urbano.

Para ser principios de 2022, con todavía la resaca de la pandemia azotando al sector turístico mundial, el vagón estaba lleno de turistas. La mayoría de ellos, por no decir la práctica totalidad, eran rusos llegados de todas partes del país, aunque esta cueva y las aledañas son famosas en el circuito internacional y no es raro encontrarse con grupos de turistas y espeleólogos procedentes de todo el mundo: alemanes, estadounidenses, franceses… Incluso un famoso programa de televisión español realizó aquí un episodio y bajó a una de las cuevas de la zona, la cueva vertical más profunda de la Tierra, no muy lejos de donde me encontraba.

En unos cinco minutos ya estás en la entrada a la cueva y, al abrirse las puertas del metro, apareces en un andén. Tras cruzar la puerta de salida del andén, subes por una rampa de unos 50 o 70 metros, una especie de túnel que recuerda a un búnker, con paredes y suelo de hormigón, y al otro lado de la puerta se abre ante tus ojos una enorme cueva iluminada con farolillos de luz tenue amarilla. En el territorio de Abjasia se encuentran cuatro de las cuevas más profundas de todo el planeta. Esta en concreto está abierta al público desde 1975, y es una de las joyas del programa turístico soviético en la región, pues, sin duda, se trata de una de las cuevas más bonitas del mundo. Fue descubierta en 1961 por un chaval de

dieciséis años, Givi Smyr, que posteriormente fue director de la cueva y arqueólogo aficionado y que, con poquísimos medios y su amor a la naturaleza, llegó a tener una importante colección personal de restos arqueológicos y descubrió más de setenta cuevas. Antes de la caída de la URSS, esta cueva llegaba a recibir unos cinco mil visitantes al día, la mayoría turistas que pasaban sus vacaciones en los resorts de Abjasia. A pesar de que los tiempos dorados de la URSS ya pasaron, hoy en día sigue siendo el reclamo turístico más importante de la región, aunque se ven pocos turistas occidentales, ya que, debido a la situación geopolítica de Abjasia, es visitada en su práctica totalidad por ciudadanos rusos.

Tiene una profundidad máxima de 183 metros y su longitud es de más de 3 kilómetros, siendo su volumen de 1,5 millones de metros cúbicos —la segunda del mundo— y su antigüedad, de más de dos millones de años. Nada más entrar, después de subir la cuesta desde el andén del metro, nos encontramos a 140 metros bajo tierra. En cuanto a la cueva más profunda del mundo, a la que me he referido antes, se encuentra cerca de Gagra y se llama Krúbera-Voronya. Tiene 2.200 metros de profundidad; al menos hasta ahí es donde han podido llegar los espeleólogos, pero queda aún más por explorar. Es solo para profesionales y no está abierta al público porque se trata de una cueva vertical para la que se requiere equipamiento adecuado, a diferencia de la cueva de Novi Afon, mucho más asequible.

Según avanzábamos por la pasarela metálica sobre la roca, sonaba una música entre fantasmagórica y épica, como un canto medieval, al mismo tiempo que distintas figuras formadas por la decantación del agua aparecían a ambos lados. Mientras hablaba con el guía, de nombre Almasján, notó mi acento extranjero y me preguntó de dónde era. Cuando respondí que era de España, el resto de turistas rusos se sorprendieron y me empezaron a decir que les gustaba mucho España; algunos la habían visitado y estaban deseosos por volver. Esto fue un mes antes de que Rusia entrara con sus tropas en Ucrania y comenzaran todas las sanciones.

Cuando le pregunté si era el único español que había visitado la cueva, me dijo que él no tenía constancia de ningún otro, al menos

en sus visitas; o sea, que, para él, fui el primer español que se encontró en más de diez años que llevaba trabajando ahí. De hecho, por primera vez veía personalmente a un español. Había estado con alemanes, austriacos, estadounidenses… Y había conocido turistas llegados de todas partes de Rusia, de Siberia, de los Urales, de Moscú…, pero yo era el único español y el que pareció llevarse toda la atención, porque para muchos resultaba un hecho fuera de lo común poder hablar con alguien de España en ruso.

Después continuamos con la excursión por la cueva, donde nos enseñaron una masiva formación de calcita de 15 metros de altura, llamada la Montaña Blanca, realmente impresionante. Se podía ver cómo el agua brillaba mientras recorría la formación para acabar en una pequeña charca de agua cristalina en la parte inferior. Según nos dijeron, crece 1 milímetro al año, por lo que aproximadamente tendría unos 15.000 años. Acto seguido continuamos por un puente de 120 metros de largo y 10 metros de altura —el más largo construido en una cueva—, que atraviesa un espacio abierto en el cual se oía el agua caer, como si estuviera lloviendo: un enorme espacio diáfano que se abría después de haber cruzado pasillos estrechos y en el que cabrían varias casas.

El resto de la visita aproveché para charlar con el guía, que comenzó a contarme curiosidades de la cueva, como que se habían encontrado microorganismos, fauna y flora que no se han localizado en ninguna otra parte del mundo, o que todo se conservaba como en tiempos soviéticos, aunque con algunos retoques modernos. Hablamos también sobre el director de la cueva, el chico que la descubrió. Me comentó que los georgianos consideraban que Abjasia era parte de Georgia y pensaban que los abjasios eran personas de segunda clase y, por eso, el nombre del director y descubridor de la cueva no fue muy promocionado ni recordado. Dijo también que, después de la caída de la URSS, todos los países volvieron a su constitución pre-URSS y lo mismo hizo Abjasia. Según sus palabras, ni en la constitución de Georgia ni en la de Abjasia ponía que Abjasia fuera parte de Georgia. El día que ambos gobiernos debían reunirse a discutir el asunto de la constitución y la pertenencia de Abjasia a Georgia, comenzó la guerra. Para él resultó una desgracia que todo

el mundo los abandonara, ya que están sancionados y su economía no puede desarrollarse todo lo que debiera. Cuando le pregunté por qué sentía que todo el mundo apoyaba a Georgia, me comentó el bloqueo que sufrieron justo después de la guerra, y daba gracias a Dios por no morir de hambre, ya que, en sus palabras, «nuestra tierra nos provee». Pero se quejó de que para el desarrollo del país era un gran contratiempo. Por ejemplo, si algún grupo de danza infantil o un equipo de fútbol querían ir a competir fuera de Abjasia, Georgia siempre les hacía boicot para que no pudieran participar. Él mismo había sido un niño de la guerra, tenía catorce años cuando todo empezó y se podía ver en sus ojos cierta pena al hablar del tema. Me contaba cómo seguían estudiando a pesar de los bombardeos de la aviación, con aulas improvisadas en casas o edificios comunales; el hambre que pasaron, estando días sin comer, y el momento de la evacuación cuando el frente llegó a su zona. Varios de sus familiares habían fallecido en combate y, aun con todo esto, su familia decidió quedarse porque consideraban que esa era su tierra y la de sus antepasados. Acabamos hablando de su amor por el vino y de cómo cada año elaboraba vino casero con las uvas que le daba una parra de su jardín. Me preguntó sobre los vinos españoles y nuestra tradición vitícola y escuchó con gran interés mis comentarios sobre tipos de uvas, denominaciones, métodos de producción y nuestra costumbre de beber vino.

El resto del paseo continuó con la observación de formaciones espectaculares, como un pasillo entre paredes verticales que parecía haber sido hecho por el hombre, o los cientos de estalactitas y estalagmitas de todos los tamaños que decoran la cueva, con agua fluyendo como si de pequeñas cascadas se tratara. Caminando por pasillos gigantes, con paredes de 10 metros de alto, daba la sensación de estar en una catedral subterránea construida por la naturaleza. En la cueva se vendían trozos de mineral de distintos tamaños y formas, algunos de calcita de la propia cueva con el reclamo de que eran curativos. Estaban colocados en una mesita alumbrada con una linternita, y allí una empleada me dijo que servían para mejorar el ambiente del lugar donde se pusieran, ya que son saludables para el organismo. Incluso había gente, me

explicó, que se bañaba con ellos. Compré tres trocitos que cabían en una mano por unos 17 euros.

Al final de la cueva, ya en la salida, me quedé con una frase que me gustó. Estaba escrita entre mosaicos de la época soviética y banderas de Abjasia, en una placa donde había un relieve con el busto del descubridor, Givi Smyr. Decía lo siguiente: «Solo aquel que ama la naturaleza descubrirá sus secretos».

Al salir de la cueva y cansado de llevar todo el día grabando y conduciendo, decidí parar en un restaurante que había a unos pocos metros a recargar energías. Ahí tuve mi primer encuentro con la comida tradicional de la región, la cual ansiaba probar. Es cierto que prácticamente en toda la región del Cáucaso, tanto al sur como al norte de la cordillera, la carne a la brasa es algo muy típico, sin mucho misterio, digamos, ya que es algo mundialmente cocinado. De todas formas, la materia prima de estos lugares tiene un sabor especial. Los ganaderos conservan el método antiguo de crianza, alejado de las macrogranjas, en las montañas, en preciosos parajes naturales donde el hombre todavía no ha dejado huella. Además, tienen sus propias razas autóctonas, las cuales van mezclando con otras importadas y adaptándolas a sus gustos. La carne en esta zona es jugosa, tierna y con excelente sabor. Tal es así que apenas hace falta aderezarla, salvo con algo de sal si se desea, y acompañarla de las tradicionales verduras y hortalizas frescas para ayudar a su digestión: pepino, tomate, cebolla blanca o morada, cruda o marinada con vinagre, junto con perejil, eneldo…, todo fresco, recién cortado y con un lavado de agua de manantial.

Por supuesto me pedí una porción de carne a la brasa, excelente, y también el plato típico de la región, conocido como *mamaluga*, *mamaliga* o polenta, una masa esponjosa de harina de maíz que se sirve caliente y acompañada con dos cuñas de queso ahumado. Este tipo de plato se ve en otros países de la costa del mar Negro, como en Moldavia o Rumanía. Asimismo, se sirve con un plato de judías pintas estofadas, y la forma de comerlo, según me dijo la amable camarera que me atendió, es coger un pedazo de masa con las manos, untarlo en las judías y llevárselo a la boca para acto seguido acompañarlo con un mordisco al queso ahumado.

Sorprendentemente me gustó mucho y acabé comiéndomelo todo, aunque, eso sí, sacia que da gusto y tuve energía para parar un tren después de semejante cena. Una vez con la panza llena ya podía ir a la capital, a Sujumi, donde me quedé las tres noches que estuve en Abjasia.

Ahora mismo no recuerdo bien el precio del hotel, aunque diría que no me costó más de 20 o 30 euros la noche. Bastante barato, ya que era un hotel nuevo y el desayuno estaba incluido. En España, por menos de 70 euros no creo que encuentres algo así, o incluso por menos de 100. La calle en la que estaba, como la mayoría de las que había en esa zona, tenía unos agujeros enormes y el asfalto se hallaba en muy mal estado. Muchos de los edificios colindantes se veían abandonados y algunos de ellos todavía tenían marcas de disparos en sus fachadas: la tónica general a lo largo y ancho de Abjasia. Además, el sistema de alumbrado también fallaba bastante y, si la memoria no me falla, la luz se fue dos o tres veces mientras trabajaba en el hotel. Las calles, aun con las farolas funcionando, eran muy oscuras por la noche y, dependiendo de la zona de la ciudad en la que te encontraras, podías estar prácticamente en total oscuridad.

SUJUMI, CIUDAD DE CONTRASTES

En mis paseos por Sujumi, sin duda lo que más me impresionó fue ver la que había sido sede del gobierno abjasio, hoy en día abandonada y tiroteada, como si fuera parte de una ciudad fantasma. Actualmente me parece que ya está cubierta con una bandera gigante de Abjasia, pero, cuando yo la visité, le daba a la ciudad un toque bastante decadente, ya que estamos hablando ni más ni menos que del abandono de la sede del gobierno. Se trata de un edificio precioso de arquitectura estalinista con quince plantas y dos alas a los lados de otras tres plantas cada una. En sus alrededores crecían el moho y hierbajos, y en las esquinas se podían ver botellas de cerveza y paquetes de tabaco gastados.

Enfrente de la sede del gobierno pude hablar con una mujer que trabajaba precisamente en este edificio, y que estaba dentro de él el día que comenzó la guerra. Me comentaba con terror cómo dispararon contra el edificio y les asaltaron, y solo gracias a un compañero georgiano consiguieron salir horas después del asalto tras haber estado retenidos. Les dejaron salir mientras les apuntaban con las ametralladoras. Decía que pasó mucho miedo: «Nadie pensaba que saldríamos con vida de ahí». Según ella, el edificio estaba lleno aquel día, pero a los empleados georgianos les habían avisado que no fueran a trabajar. Comentaba que, todavía hoy en día, cuando oía el idioma georgiano, entraba en *shock.* Le pregunté sobre cómo pensaba que sería Abjasia en el futuro y me respondió, con cierta resignación, que esas cosas dependían del presidente, pero ellos no perdían la esperanza.

Paseando por las calles de Sujumi se ven muchos vehículos japoneses con el volante a la derecha. Eso se debe principalmente al bloqueo económico y a las sanciones impuestas. Por ello, los coches japoneses de segunda mano encuentran aquí un mercado a través de terceros países. También abundan los murales y mosaicos soviéticos, algunos más nuevos que otros, como un mural que encontré cerca de lo que parecía una parada de autobús y que tenía motivos frutales y de naturaleza, junto con varios niños llorando, y con una frase: «Que la guerra no se repita nunca más». Por lo general, se ven multitud de carteles con las fotos de los soldados caídos y el texto de «Eterna memoria a los héroes», así como distintos monumentos en su honor. Los descubriráis tanto en las plazas de las ciudades y pueblos como en los arcenes de las carreteras, en lo alto de las montañas o incluso en mitad del campo.

Por toda Abjasia lo normal es hallar edificios a medio construir y abandonados mezclados con el resto. Muchas de las fábricas que había durante la URSS quedaron desiertas e inutilizadas y solo se ven vacas pastando. Lo mismo pasa con la mitad de las vías de tren: donde otrora transitaban vagones cargados de mercancías y carbón hoy pasean pastores con sus ovejas y cabras por unas vías llenas de musgo y maleza. Y, precisamente, mientras estaba haciendo fotos a unas vías abandonadas, aparecieron tres tipos vestidos con ropa de

camuflaje que salieron de un Lada Niva blanco. Por un momento tuve la esperanza de que no se dirigieran hacia mí; me olía lo peor, pero claro, resultaba evidente que yo era el objetivo, ya que no había nadie más alrededor.

De los tres, solo uno habló conmigo todo el rato. Se identificó como un policía militar de paisano y quería saber qué hacía al lado de las vías del tren, andando por ellas. Al parecer, me habían visto pasear por un puente oxidado, que yo asumí que estaba abandonado, haciendo fotos y vídeos. Me sorprendí cuando me indicó que por ese puente había tráfico ferroviario, ya que estaba al sur del país y, según tenía entendido y había podido comprobar, los trenes solo llegaban hasta la mitad centro. Me dijo que estaba equivocado, que por ahí pasaban trenes de mercancías y estaban alerta en busca de contrabandistas que portaran drogas. Me cachearon de arriba abajo y, al no encontrar nada, me revisaron el móvil al completo y también me hicieron fotos a mí y a mi pasaporte. Por un momento me temí lo peor, es decir, que los tuviera que acompañar a comisaría o me detuvieran. Sin embargo, después de tomar las fotos y mis datos me dejaron ir. No les volví a ver en todo el viaje.

Luego, me acerqué a visitar el aeropuerto de Sujumi, abandonado y reformado parcialmente, cerrado al tráfico aéreo, y que solo se utiliza con fines militares. Por la antigua terminal de pasajeros paseaban perros callejeros, que entraban y salían del edificio como si vivieran ahí. Logré meterme dentro del mismo edificio del que salían estos perros, y lo vi repleto de logotipos de Aeroflot, las aerolíneas soviéticas, con su hoz y martillo ya deteriorados. Aunque la terminal de pasajeros estaba en bastante mal estado, fue un breve viaje al pasado y pude imaginarme cómo embarcaban los pasajeros soviéticos de la época después de haber pasado unos días de vacaciones pagadas en los resorts de Abjasia.

Del otro lado del aeropuerto se oía un ruido ensordecedor que provenía de varios helicópteros, lo que me hizo pensar que eran unos militares haciendo prácticas de algún tipo. Por las ventanas del edificio de la antigua torre de control llegué a ver la pista de aterrizaje, en la que estaban aparcados varios aviones, todos

soviéticos, incluso algunos destruidos y quemados, que seguían ahí desde la guerra. Continué paseando unos minutos más por lo que un día fueron las taquillas de equipaje, hasta que vi en un cristal una pintada que decía: «No entrar al territorio del aeropuerto, prohibido. ¡Disparamos!». Entonces decidí salir de ahí enseguida.

El último día de mi estancia en Abjasia lo dedicaría a visitar la ciudad abandonada de Tkvarchal, al sur del país y a escasos 20 kilómetros de la frontera con Georgia. De los 40.000 habitantes que llegó a tener en la época soviética, hoy en día solo quedan 4000, y casi todos los edificios están completamente abandonados, entre ellos fábricas gigantescas, así como la estación y las vías de tren. Un sitio con una atmósfera decadente y el principal motivo de mi viaje a Abjasia.

Por la mañana, mientras iba en el coche hacia Tkvarchal, algo llamó mi atención a un lado de la carretera. Tuve que parar porque no comprendía bien de qué se trataba. Vi una especie de chorro gigantesco soltando agua, de unos 10 o 15 metros de alto, y a gente bañándose alrededor. Enseguida pensé que sería una fuga, pero no me quedaba claro el porqué de la gente bañándose en lo que parecía un cenagal, así que decidí pararme para comprobar qué pasaba. Di media vuelta, me metí por un camino de tierra y llegué a una zona con otros coches que parecía en obras. Ahí aparqué y comencé a caminar hacia el chorro que se veía a lo lejos, a unos 200 metros. Según me iba acercando, la tierra comenzaba a estar cada vez más encharcada, un auténtico lodazal en un espacio que se abría entre las líneas de árboles. A lo lejos, el chorro que expulsaba agua cambiaba de dirección según el viento y dominaba la vista como si de una fuente hecha por el hombre se tratara.

Un país no apto para principiantes

Al lado del chorro, de pie, una mujer en bikini azul, de complexión fuerte y de unos cuarenta o cincuenta años. Se estaba bañando sola con algunos perros que merodeaban en la distancia. Empezamos a

hablar y me dijo que se trataban de aguas termales, que en tiempos de la URSS realizaron prospecciones para buscar petróleo en la zona, a 3 kilómetros de profundidad, pero encontraron agua caliente en su lugar. Cuando empezó la guerra, abandonaron el proyecto y no cerraron la tubería, por lo que desde entonces llevaba echando agua sin parar, más de sesenta años.

La tubería de prospección apenas se veía, pues estaba llena de sedimentos minerales que se habían acumulado durante décadas, dándole un aspecto de formación rocosa de unos 3 metros. Debajo de esta fuente, y a los lados, unos cubos de hormigón de 2 metros de alto y 2 metros de ancho, que habían traído en los años noventa para tratar de tapar el escape en vano. La señora, de la cual no conocía ni su nombre, me contaba alegremente, mientras se bañaba, que estas aguas termales eran saludables y solía hacerlo a menudo en sus vacaciones. Según ella, tenían yodo, bromo, silicio…, y me aconsejó que prestara atención a los vapores que soltaban los géiseres de la zona. Y es que Abjasia está llena de aguas minerales subterráneas.

Cuando le dije que me tenía que ir y continuar mi camino hacia Tkvarchal, se quedó pensativa mirándome unos segundos, tratando de comprender por qué querría ir a un lugar de esas características. Antes de que me preguntara, le dije que me interesaba ver la herencia soviética de la zona y que iba a grabar un vídeo y volver, a lo que, sin dudarlo, me preguntó si podía venir conmigo. Por lo visto, le interesaba ese lugar, pero no se había atrevido antes a ir sola por miedo a lo que se pudiera encontrar. Yendo acompañada de un hombre se sentiría más segura.

Si te soy sincero, me pilló de sorpresa que se ofreciera a acompañarme, no me lo esperaba. Pero sin vacilar acabé aceptando.

De camino a la ciudad fantasma, Galina, que así se llamaba la mujer, me comentó que en sus tiempos mozos fue deportista y se dedicaba al fútbol femenino. Tenía el galardón, ni más ni menos, de «Maestro del Deporte» (en ruso, Мастер Спорта). Lo obtuvo cuando existía el sistema soviético consistente en varios niveles para distinguir las habilidades, la experiencia y los logros del deportista, y que se sigue utilizando actualmente en Rusia. Había jugado en los

últimos tiempos de la URSS en la selección femenina de fútbol 11, y esto le había permitido visitar otros países y ciudades en la época. Sobre todo, había visitado países del Pacto de Varsovia, afines a la ideología de la URSS, pero también había estado en París, algo que me contó con mucha alegría. Ahora vivía en Krasnodar, una ciudad en los valles del Cáucaso Norte, a las puertas de Crimea, y venía de vez en cuando a Abjasia a descansar buscando alojamiento barato y naturaleza.

Después de una hora en coche subiendo hacia las montañas por carreteras serpenteantes llenas de agujeros, por fin llegamos a nuestro destino, la antigua ciudad minera de Tkvarchal. Nada más entrar en el término de la ciudad, a mano izquierda, está la estación de tren, hoy abandonada: un precioso edificio del mismo estilo clásico que el resto de estaciones que hay por Abjasia, de una sola planta rectangular con tres espacios diferenciados; estrechos arcos y finas columnas incrustadas presiden una fachada agrietada ya conquistada por el moho y la suciedad. La misma decadencia se aprecia en los andenes, derruidos y llenos de maleza, situados enfrente de varios edificios, antiguas fábricas abandonadas. Caminando por los alrededores de la estación me encontré con dos vagones oxidados, que servían para trasportar a los trabajadores dentro de la fábrica, pues no eran muy grandes. En su interior, había pequeños salones con sillas y un par de escritorios.

Al lado de la estación, vi una fábrica procesadora de carbón, de unos 300 metros de largo, de la cual apenas quedaban unos muros y la imponente chimenea. El interior estaba lleno de escombros, y a su lado había una pequeña central hidroeléctrica, todavía en uso, que aprovechaba las aguas del río para generar electricidad para el pueblo. Esta parte baja de la ciudad la completaban lo que antaño fueron edificios administrativos, algún teatro y una casa de la cultura, por supuesto, abandonados y con grietas y maleza por todas partes.

Según me contó un paisano que estaba haciendo una hoguera al lado de un antiguo edificio medio abandonado, antes una farmacia, cualquiera que deseara abrir un negocio en uno de estos edificios podía hacerlo cuando quisiera. El requisito era acondicionarlo por tu

cuenta, instalar luz, agua y lo necesario y, ya más tarde, conseguir la licencia al año de funcionamiento. De hecho, en el antiguo teatro de la ciudad había una tienda pequeñita de ultramarinos en lo que fue una vez el recibidor y las taquillas. El paisano con el que hablé resultó de etnia georgiana, de los pocos que se quedó a vivir ahí. Estuvimos hablando de fútbol, del coste de la vida en España, de sus playas y de la gastronomía. Se mostró muy interesado por saber más de este turista venido de otro país para él tan lejano. Cuando le pregunté cómo era vivir ahí siendo de etnia georgiana, rodeado de abjasios y después de la guerra, me dijo que hoy en día todo estaba mucho más tranquilo que por aquel entonces. Que no creyera lo que decía la televisión, que solo buscaba volver a enfrentar a ambos pueblos.

Después subimos a la parte alta de la ciudad, cruzando el río, donde se encontraban la mayoría de los edificios residenciales y los comercios. El panorama resultaba realmente desolador: otra vez edificios de cinco plantas agrietados, sin ventanas ni puertas la mayoría de ellos. Lo que más llamó mi atención fue que, si te metías a explorar dentro de un edificio aparentemente abandonado, podías encontrar gente viviendo. Imagina ser el único habitante en un edificio de cuarenta apartamentos, todos abandonados.

Por supuesto que no todos los edificios eran así. Cerca de la plaza central se veían algunos reformados y acondicionados. Allí vivía la mayoría de los 4.000 habitantes que quedaban. También había una pequeña escuela, y conseguí hablar a la salida de clase con una profesora que había vivido ahí toda su vida. Me comentaba que, hasta la caída de la URSS y los años de la guerra, esta ciudad de Tkvarchal había sido el centro industrial de toda Abjasia; incluso podía haber llegado a ser la capital, dados sus niveles de desarrollo. Recordaba que aquello estaba lleno de fábricas y empresas y que durante la guerra los profesores decidieron dar clase sin percibir salario, de manera altruista. Actualmente, ella cobraba 80 euros al mes, más 115 de pensión. Menos de 200 euros mensuales, lo cual incluso para el coste de vida de Abjasia, algo más bajo que el del sur de Rusia, me pareció bajísimo. Me dijo que, si no despilfarraba, le resultaba suficiente, incluso para ayudar a sus hijos, dado que

muchos de los productos que consumían los cultivaban ellos mismos en el jardín de sus casas y así conseguían ahorrar.

Cuando le pregunté por qué no se iban a la capital o a otro lugar con más perspectivas, me respondió lo que muchos me habían dicho durante el viaje: «Esta es mi casa». No quería abandonar el lugar donde había nacido, en el que sus abuelos y padres habían levantado sus hogares con sangre y sudor. Aunque la vida fuera difícil, preferían quedarse y continuar el legado que les habían dejado.

Con el itinerario completado y el principal punto visitado, ya estaba listo para volverme a casa, a Rusia. El balance global de mi visita me dejó esa misma sensación de contrastes que ofrece el país. La mitad de la gente con la que me encontré fue amable y hospitalaria; la otra mitad, tosca y poco receptiva. Unos me hablaban de sus planes de vida, de cómo era Abjasia, de sus tradiciones, costumbres, historia, como el joven que me atendió en el restaurante del hotel y que se preparaba para entrar en la universidad en el extranjero. Y otros pareciera que les cambiara el ánimo al verme, con cara de asco y respuestas lacónicas. Incluso en la estación de servicio donde paré a recargar gasolina antes de volverme a Rusia me miraron de mala manera y me timaron al ponerme menos litros de combustible.

La salida de Abjasia no fue tampoco muy placentera. Los tipos vestidos con ropa de camuflaje que me habían interrogado en las vías del tren unos días atrás habían dado orden de interrogarme a la salida. Me di cuenta de que algo iba más lento de lo normal cuando en el puesto fronterizo, al dar mi pasaporte, el guardia descolgó el teléfono para hablar con su superior. Amablemente me metieron en un cuartito del edificio y me interrogaron durante una hora para asegurarse de que todo estaba en orden. Terminado el proceso, por fin me dejaron ir y crucé a Rusia. Nunca me había sentido tan feliz de pisar suelo ruso.

2. Norilsk.
Ciudad de hielo y metal

Entre la vastedad insondable de la taiga siberiana, en la península del Taimyr, donde la tierra te recibe con un abrazo helado y los vientos susurran voces de tribus ancestrales, yace una ciudad enigmática, envuelta en la bruma del misterio y de su pasado industrial. Norilsk, enclave urbano por encima del círculo polar ártico, emerge como faro de la humanidad en medio de un abismo solitario de naturaleza salvaje. Una ciudad que desafía los límites de la imaginación humana, y que al mismo tiempo atestigua la asombrosa resistencia del espíritu ante las adversidades.

Más allá del Ártico

El clima aquí es extremadamente riguroso, con inviernos largos y oscuros que duran casi ocho meses. Las temperaturas en los meses invernales pueden descender hasta –30°C en condiciones normales o incluso hasta por debajo de los –50°C si hay temporal, con vientos helados y tormentas de nieve que dejan un paisaje imponente y hostil. Además, la ciudad experimenta alrededor de 45 días de noche polar, durante los cuales el sol no llega a elevarse por el horizonte, sumergiéndola en una continua oscuridad, solo contrarrestada por el

potente sistema de alumbrado artificial urbano y la iluminación de las fábricas. Los veranos son cortos y frescos, con temperaturas que no suelen superar los 15-20°C y con alrededor de seis semanas de sol de medianoche, durante las cuales el sol nunca se oculta. Dentro de las ciudades y poblaciones que se encuentran en el Ártico, Norilsk, con 180.000 habitantes, es la que está más al norte del mundo, situada en el paralelo 69. Solo la supera en habitantes Múrmansk, también rusa, con más de 300.000, aunque situada en el paralelo 68, un poquito más al sur.

Conocida por sus enormes depósitos de metales, especialmente de níquel, cobre y paladio, es uno de los centros industriales más importantes de Rusia. Si bien durante los tiempos soviéticos la administración era llevada a cabo por el partido, actualmente la gestión de los yacimientos y de la ciudad es prácticamente privada y corre a cargo de la empresa Norilsk Nickel, uno de los mayores productores de metales del planeta. Debido a su ubicación remota y a su importancia industrial, Norilsk es actualmente una ciudad de acceso restringido a los visitantes extranjeros, que requieren de un permiso especial aprobado por las autoridades locales para entrar. No hay ninguna carretera que conecte la ciudad con el resto de Rusia, y las únicas formas de llegar hasta ella son en avión hasta el aeropuerto de Alykel o en barco, pero solo durante los cinco meses que el puerto de Dudinka no está congelado y es transitable. Las líneas de ferrocarril que existen son propiedad de la empresa y no prestan servicio de pasajeros corrientes, ya que son utilizadas en exclusiva para transportes de mercancías. Por ello popularmente los locales denominan a la ciudad como «La isla», mientras al resto de Rusia lo llaman *materik*, que traducido significa «continente», como si vivieran aislados fuera del alcance del resto de sus compatriotas, rodeados de aguas innavegables. Además, la ciudad ha sido a menudo catalogada como una de las más contaminadas del mundo debido a los gases que desprende el infatigable complejo industrial, cuyas chimeneas humeantes son protagonistas en el perfil urbano. A pesar de estos desafíos, los habitantes de Norilsk cuentan con una infraestructura completa que incluye escuelas, hospitales, centros comerciales, estadios de *hockey* sobre hielo y sistema de transporte

público. Ejemplifican de esta forma la adaptación humana a las condiciones del Ártico con una vida que sigue su ritmo particular, adecuado a la oscuridad, el frío y el aislamiento.

Precisamente esta capacidad de adaptación del humano a este entorno es lo que me atrajo para visitar las dos ciudades más grandes del Ártico ruso. Recuerdo estar en mi casa de Moscú recién llegado de un viaje a Kazán, conocida como la capital musulmana de Rusia y tierra de los pueblos tártaros, cuando decidí comprar los billetes para conocer Norilsk. Sería a finales de octubre o principios de noviembre de 2023, mientras estaba con los preparativos del que fue el gran viaje de ese año tanto por logística como por inversión: las ciudades del eje central de la Ruta de la Seda en Uzbekistán y Turkmenistán, uno de los países más intrigantes y cerrados del mundo. Aunque tenía muchas ganas de ir, te mentiría si no te dijera que estuve dudando hasta el último momento. El motivo principal es que la noche de unos días antes, mientras compraba todos los billetes de avión y tren para estos viajes de Kazán, Uzbekistán y Turkmenistán, compré al mismo tiempo los de Múrmansk. Al día siguiente me di cuenta de algo que no me había pasado antes: había comprado los billetes a Múrmansk con fechas erróneas y sin posibilidad de cambio. Unos 200 euros gastados en vano. Quizá para algunos eso no sea mucho dinero, pero para las finanzas de mi canal supuso un golpe que hizo replantearme si merecía la pena hacer otro gasto mayor para ir a Norilsk. Afortunadamente esos meses el canal tuvo su mayor pico de visualizaciones hasta la fecha, incluso hasta el día en que estoy escribiendo estas líneas, un año después, y los beneficios que generó respaldaron el deseo de hacer una escapada improvisada a Norilsk.

Los billetes me costaron entonces, con unas tres semanas de antelación, unos 400 euros ida y vuelta desde Moscú, en vuelo directo sin escalas. Si se compra con más anticipación, puede rondar los 170 euros ida y vuelta, lo cual no deja de ser un buen precio, teniendo en cuenta que Norilsk se encuentra aislado por tierra y que existen cuatro horas de diferencia con Moscú, además de que se encuentra a unos 3.000 kilómetros de distancia y hay poca oferta de vuelos. La gran mayoría de los vuelos al aeropuerto de Alykel son

desde Moscú, Krasnoiarsk o Novosibirsk, y están operados por S7 o por Nordstar, esta última fundada por la empresa Norilsk Nickel y cuya base está en la ciudad de Norilsk.

Pasados unos días llegó la noche del viaje y, con la maleta llena de camisetas térmicas y calcetines gordos, puse rumbo a esta intrigante ciudad. El vuelo es uno de esos incómodos, a las 23.10 de la noche, de cuatro horas y cuarto de duración, por lo que descansar es muy difícil. A esto hay que sumarle cuatro horas de diferencia horaria, por lo que aterricé a las 7.30 de la mañana hora local. Recuerdo que el avión iba lleno, y los pasajeros eran de lo más variopinto. Se veían rusos de etnia eslava, y también musulmanes del Cáucaso, más hombres que mujeres, y bastantes jóvenes con el uniforme militar. No sabría decir si venían de servir en Ucrania o de hacer el servicio militar obligatorio. Quizá una mezcla de las dos cosas. Aunque no pude apenas dormir por lo incómodo de los asientos, el vuelo fue bastante placentero, exceptuando la aproximación al aeropuerto de Alykel, porque, aunque no hubo turbulencias graves, sí la recuerdo bastante movidita. El viento era fuerte y por la ventanilla del avión no se veía nada más que nubes y nieve, y en ocasiones la visibilidad no alcanzaba más lejos del ala. ¿Cómo es posible que los aviones despeguen y aterricen aquí?, me pregunté. Aunque ciertamente es un desafío, existen varias razones que hacen posible la aviación comercial a estas latitudes. La primera es la pista de aterrizaje de calidad, resistente a la climatología extrema, lo que incluye hielo, ventiscas y tormentas de nieve. Está diseñada con un sistema especial de calefacción para evitar que se formen capas de hielo sobre el asfalto durante la época del invierno más severo, de modo que permite el aterrizaje y el despegue en temperaturas extremadamente bajas. También se utilizan técnicas de construcción avanzadas para prevenir la expansión y contracción de las superficies y así evitar grietas o daños en la pista. Además, los aviones están equipados con sistemas de calefacción para los motores y el sistema de combustible, pues este puede volverse más viscoso a temperaturas muy bajas, y antes de despegar se realiza un proceso de deshielo en el cual se aplica con mangueras una mezcla de agua y anticongelante a más de 80°C para evitar que se

acumulen cristales de hielo que pudieran afectar a la aerodinámica y seguridad del vuelo. Entre otras características, destacan la planificación de vuelos en horarios específicos con el fin de reducir la exposición a la climatología extrema y la visibilidad baja, así como la iluminación y la señalización de la pista de aterrizaje.

Una vez el avión se iba acercando a tierra, la visibilidad aumentaba y a lo lejos se veía algún que otro grupúsculo de luces y farolas perdidas entre el hielo y la niebla. Me vinieron a la cabeza las imágenes de los campamentos científicos del Ártico, aislados en la nada.

Al salir del avión, el mismo viento que había percibido por la ventanilla golpeó mi cara a modo de bienvenida; no diría que hacía un frío excesivo, unos –15°C, pero por efecto del viento me pareció el doble. Exceptuando la pista de aterrizaje, el resto del suelo del aeropuerto era puro hielo y montones de nieve que las máquinas quitanieves acumulaban y retiraban sin descanso. Lo primero que me llamó la atención y supuso mi primera toma de contacto con la realidad de esta ciudad fue el autobús de traslado de pasajeros, que estaba forrado con publicidad de la empresa que da vida a la ciudad. «Nornickel: símbolo de confiabilidad», se podía leer en un lado del autobús, pintado de color azul con algunas líneas de amarillo fosforito.

La ciudad de hielo y metal

A la llegada a la zona de recogida de equipaje del pequeño aeropuerto, me topé con otra característica única de esta ciudad: un control de pasaportes. Seguramente te preguntarás: «Bueno, ya, ¿qué hay de raro en eso? Al fin y al cabo, es un aeropuerto, ¿no?». Lo raro es que se trata de un control de pasaportes dentro del propio país, pues hasta allá no llegan aviones desde destinos fuera de Rusia. En el control, en el que se encuentran únicamente dos policías, se forma toda una gran fila mientras revisan en detalle los pasaportes. Esto se debe a que, como decía antes, Norilsk fue una

de las muchas ciudades cerradas al público durante los tiempos soviéticos, si bien al caer la URSS se permitió su acceso, hasta que en 2001 se restringiera la entrada a extranjeros bajo condición de obtener un permiso especial. Algunas de estas ciudades siguen en la actualidad cerradas, como Arzamas-16, también conocida como Sarov, a unos 500 kilómetros al este de Moscú, que es uno de los principales centros de investigación nuclear y el lugar donde los soviéticos desarrollaron la primera bomba atómica. O Severodvinsk, en el Óblast de Arcángel, cerca de Múrmansk, una ciudad clave para la construcción y mantenimiento de submarinos nucleares, y sede de unos astilleros militares, que sigue cerrada, aunque algunos visitantes pueden conseguir permisos especiales y pasear por sus calles. Otras, en cambio, están abiertas hoy en día. Quizá la más famosa de ellas sea Vladivostok, base naval estratégica y sede de la Flota del Pacífico de la Armada Soviética que abrió en 1992. Y Baykonur, en el desierto kazajo, sede del cosmódromo y del más grande centro de lanzamiento espacial de la URSS, desde el cual realizó su vuelo el cosmonauta soviético más famoso de todos, Yuri Gagarin. Actualmente, Rusia alquila a Kazajistán ese terreno, que es parcialmente accesible al público, sobre todo a turistas con permisos.

Conseguir el permiso para visitar Norilsk no es tarea fácil. Actualmente, en el momento que escribo estas líneas, a finales de 2024, se podría decir incluso que resulta imposible, puesto que la ciudad está completamente cerrada a los extranjeros y no hay posibilidad de obtenerlo. Al menos según me han comentado algunos compañeros viajeros, la información que les llega es que han suspendido la entrega de nuevos permisos debido al conflicto en Ucrania, y de momento no hay noticias de cuándo volverán a emitirlos. Recordemos que el níquel, el paladio y el cobre son metales muy valiosos para todo tipo de industrias, entre ellas, la armamentística, por lo que, dado los tiempos que corren, no es raro que hayan vuelto a cerrar la ciudad. En cambio, si el permiso es de trabajo, es más fácil de conseguir, como el caso de los trabajadores azerbaiyanos y de otros países que hacen de taxistas, de camareros

o mecánicos, entre otras profesiones, puesto que la mano de obra es necesaria.

Al salir del aeropuerto el viento gélido volvía a golpear la cara y el color del neón multicolor de la fachada se reflejaba en el hielo. Parecía una imagen sacada de una película de ciencia ficción posapocalíptica. Cuando me giré, miré hacia el edificio del aeropuerto y vi todos esos neones de la fachada, que cambiaban del verde fluorescente al azul turquesa, después al morado y al rojo, y así en un bucle infinito. Aunque no diría que la fachada estaba excesivamente recargada, sí que resaltaba en mitad de la plena oscuridad, mientras el viento levantaba de los montículos de nieve pequeñas partículas blancas que salían volando. Se asemejaba a un club de alterne de carretera comarcal elevado a la décima potencia. De todas formas, eso no era nada comparado con lo que vería unos minutos más tarde.

Después de tomar un par de fotos y vídeos de mi llegada a Norilsk continué unos metros hacia el *parking*. Allí estaban todos los taxistas, chóferes y particulares que acuden especialmente a llevar o recoger a los pasajeros de los aproximadamente ocho o diez vuelos diarios, contando aterrizajes y despegues, que tienen lugar en Alykel. El *parking* estaba a rebosar y el ajetreo era constante, como si de un gran aeropuerto se tratara, ya que llegaron dos aviones prácticamente al mismo tiempo, lo que supone unas 500 personas de golpe. Allí conseguí acercarme a un paisano que andaba pegando voces y, después de preguntar el precio del viaje, me monté en su *marshrutka*. Para quien no lo sepa, una *marshrutka* es como se dice en ruso un autobús o minibús que transporta pasajeros por una determinada ruta o sigue un itinerario a petición de los viajeros. En este caso era un minibús de diez plazas y, aunque llegué el segundo, mientras estaba cargando las cosas el chico ya se las había apañado para conseguir al resto de pasajeros. En cuanto llegó el último apuntó las direcciones a las que nos dirigíamos cada uno de nosotros en una libreta, cerró la puerta y marchamos. A todo esto, el motor del minibús había estado encendido todo el rato, sin apagarse, una práctica habitual en estas latitudes para evitar que se congele y no arranque.

Serían alrededor de las ocho de la mañana pasadas o casi las nueve cuando por fin salimos en dirección a la ciudad grande de Norilsk. El camino nos llevó media hora larga, y la imagen que se me quedó grabada en la mente era la de ver desde la parte trasera de la *marshrutka* la carretera que teníamos enfrente, que el hielo y la nieve parecían intentar que desapareciera, dando la impresión de que por momentos lo conseguían. Ayudados por los constantes vientos, iban conquistando terreno al asfalto, en el que de dos carriles pintados solo quedaba transitable uno central, pues el resto se los había comido la nieve, acumulada a ambos lados del trazado. Todo esto en una oscuridad cerrada que solo desaparecía de vez en cuando bajo la luz de una ristra de farolas o la de los otros coches y camiones que iban y venían.

La entrada en la ciudad después de esta imagen fue como continuar en la película de ciencia ficción que describí a la salida del aeropuerto, pero mucho más exagerado. Chimeneas humeantes por doquier a ambos lados de la carretera te dan la bienvenida a tu llegada. Un humo denso, gris oscuro, que brilla por la iluminación de las fábricas en el cielo sin nubes. Al fondo, farolas de luz blanca resplandeciente y edificios de viviendas llenos de luces led de colores cambiantes. Como una pequeña isla industrial en el vacío absoluto.

Aunque la ciudad de Norilsk no es muy grande, afortunadamente mi hostal estaba a la entrada de la misma. Tenía un sueño que no me tenía en pie y me costó entender al conductor cuando cantó mi dirección, avisando de que habíamos llegado. Después de echarme una bronca «a la rusa» por tardar cinco segundos más de la cuenta me hice un hueco entre los asientos y me bajé de la *marshrutka*. El hostal estaba en una intersección de dos calles principales y me costó entender por dónde se entraba. Yo me imaginaba la típica puerta con un cartel luminoso, pero lo que me encontré fue una especie de puerta secundaria al edificio cubierta por unas placas y con una escalera dentro que subía hacia el primer piso, donde estaba la puerta del hostal. No hay mucha oferta hotelera en Norilsk. De hecho, se podía elegir entre dos hostales como tal, uno por 14 euros la noche y otro por 17 euros, ambos con habitaciones compartidas para seis personas. Eso fue lo más barato que pude

encontrar, ya que el resto de hoteles que había subían de 50 euros, incluso algunos superaban los 100 euros la noche. Alquilar un piso por días tampoco era sencillo, así que al final acabé en el hostal de los 17 euros noche compartiendo habitación con un azerbaiyano de pueblo de unos cincuenta años, que estaba retenido sin poder salir de Norilsk por no tener el permiso de trabajo en regla. Había, además, otros dos o tres rusos, no recuerdo bien, que venían por un trabajo puntual. Las camas eran seis cubículos en un mueble de madera de dos pisos, a modo de colmena, tres abajo y tres arriba y, sinceramente, estaban bastante bien. Si no eres claustrofóbico, claro. Por lo demás, la habitación estaba limpia y tenía una gran ventana que daba a la calle principal, una mesa llena de galletas y botellas de agua con unos taburetes a juego, y unas taquillas con candado al lado de la puerta. Cada cubículo tenía una cortina por si querías algo de intimidad y una pequeña estantería y varios enchufes para cargar el teléfono y las baterías. Como te puedes imaginar, lo primero en lo que pensaba era en ir directo a la cama después de hacer el registro en el hostal. La chica de la recepción alucinó cuando le dije que venía de turismo a conocer la ciudad. No paraba de preguntarme cosas, entre ellas, qué encontraba de atractivo aquí y por qué había venido de visita.

Recuerdo que aún era de noche cuando me acosté a descansar un poco, a eso de las diez de la mañana. Solo entonces se podía empezar a ver el amanecer en el cielo. Me costó dormirme un buen rato por culpa del azerbaiyano. Aunque más tarde hablaría con él para descubrir que era un hombre trabajador que había venido a hacer algo de dinero, le calificaría como el peor compañero de hostal que he tenido en todos mis viajes. Primero se tiró quince minutos mirando vídeos en el teléfono a todo volumen. Cuando por fin terminó y me dispuse a dormir, empezó a roncar cual jabalí. Estaba tan cansado que, aunque me marqué como objetivo dormir una hora y media, acabé durmiendo cuatro. Me desperté cerca de las tres de la tarde, cuando ya estaba anocheciendo. En términos *norilchanes,* había dormido todo un día solar completo, aunque fueron unas escasas cuatro horas.

Me levanté de la litera y empecé a ponerme capas de ropa como una cebolla. Camiseta térmica, calcetines gordos, camiseta, sudadera, gorro, guantes, botas… En cuanto me puse todo, salí del hostal antes de asarme vivo, ya que en la mayoría de los sitios de Rusia la calefacción la tienen a 30°C o más y enseguida empiezas a sudar. Se nota que gas no les falta.

Como atardecía y estaba a punto de hacerse de noche, decidí darme una vuelta por la que se conoce como ciudad nueva de Norilsk. Si alguna vez tienes ocasión y puedes echar un vistazo al mapa de Norilsk, verás que tampoco es tan grande, al menos esta ciudad nueva. Está construida como si fuera un rectángulo, con cuatro calles principales largas, dos de ellas delimitan los bordes y otras dos calles centrales. Estas cuatro calles se extienden de norte a sur, y en el extremo sur de la ciudad un puente cruza el borde del lago Dolgoye para conectar con la que era la ciudad antigua, hoy en día una mezcla de edificios de viviendas antiguos, fábricas gigantescas y explanadas donde estaban los campos de trabajos forzados (o gulags).

Estas calles del sur y laterales son un trasiego constante de camiones con remolques gigantes cargados de mineral y otros materiales, mientras que las calles centrales son más tranquilas. En especial la avenida de Lenin, con edificios construidos en los años cincuenta, característicos de la arquitectura estalinista y que es el icono de la ciudad. Están pintados con combinaciones de rojo vivo y amarillo chillón, o azul con verde turquesa, y los arquitectos se inspiraron en la céntrica avenida Nevsky de San Petersburgo.

Hay una estatua de Lenin justo al comienzo de la avenida, allí donde la ciudad nueva da la bienvenida a los coches que llegan desde la vieja. Y más adelante encontramos la dedicada a los metalúrgicos, que es realmente la plaza principal de la ciudad y eclipsa a la de Lenin por su majestuosidad. O esa es al menos la impresión que me dio. En el centro de esta plaza hay una escultura de dos trabajadores del metal sobre un pedestal con la inscripción «A los metalúrgicos de Norilsk», frente a las oficinas de Nornickel. Y a sus pies, un obelisco con una placa que reza: «Aquí se erige un obelisco que nos recordará siempre la hazaña de los habitantes de

Norislk, que conquistaron la tundra y levantaron nuestra ciudad y fábrica». Tanto el edificio de las oficinas principales como el resto de los que conforman la plaza a los metalúrgicos son también de estilo estalinista, con grandes columnas en las fachadas que le dan ese toque imponente.

Después de un paseo por las calles principales, decidí aprovechar y meterme en el museo de la ciudad, algo que me gusta hacer cuando voy de viaje si tengo tiempo. En muchas ocasiones das con información valiosa que de otra manera sería difícil de encontrar en internet, y nos dice mucho sobre cómo la ciudad quiere darse a conocer tanto entre sus habitantes como entre los visitantes.

Un enclave estratégico de la Unión Soviética durante la Guerra Fría

Detrás del edificio del museo, también de estilo estalinista, se encuentra la primera casa de Norilsk, una cabaña de madera que fue levantada en 1921. En esa casa se hospedaron los miembros de la expedición soviética que descubrieron los ricos yacimientos minerales de la zona, encabezada por el geólogo Nikolái Nikolaevich Urvantsev, cuya contribución a la exploración de Siberia y el descubrimiento de los ricos yacimientos de minerales en Norilsk lo consolidaron como una figura central en la geología soviética. Nacido en 1893, en un Imperio ruso que por aquel entonces atravesaba una transformación social, política y económica, sus años de estudios coincidieron con la revolución bolchevique y la instauración de la Unión Soviética. Esto, unido a que el nuevo gobierno soviético estaba necesitado de expertos capaces de explorar y explotar los vastos recursos naturales del país para completar la industrialización socialista, lo colocó en el lugar justo en el momento adecuado. Durante este tiempo de transición desde el zarismo, la geología se consideró una disciplina estratégica para la economía soviética, y el gobierno incentivó la formación de expertos que pudieran liderar expediciones en las regiones más inhóspitas del país.

Nikolái Nikolaevich comenzó su carrera trabajando para el Comité Estatal de Exploración Geológica, conocido años más tarde como Glavgeologiya, institución que supervisaba la investigación de recursos naturales en la URSS. Este cuerpo de investigadores estaba compuesto por geólogos, ingenieros, cartógrafos y técnicos que participaban en expediciones financiadas y organizadas por el Estado. Sus tareas incluían la cartografía de áreas remotas, la evaluación de recursos minerales y la preparación de informes que fundamentaran la explotación industrial. En la década de 1920, el gobierno soviético puso énfasis en el desarrollo de Siberia, una región rica en recursos naturales pero escasamente explorada. En este contexto, Urvantsev fue enviado a explorar Siberia como parte de un esfuerzo coordinado para identificar yacimientos de importancia estratégica. Fue asignado a una serie de expediciones que tenían como objetivo mapear las características geológicas de la región y buscar minerales esenciales para la industrialización del país.

En la misma época, numerosos científicos y exploradores lideraron expediciones similares que serían fundamentales para el desarrollo industrial de la URSS. Entre los más destacados están Vladimir Obruchev, geólogo y explorador que estudió extensamente Siberia y Asia Central, autor de importantes estudios sobre depósitos minerales y fenómenos geológicos; Leonid Kulik, pionero en la investigación de cráteres de impacto, famoso por liderar la expedición al sitio del evento de Tunguska en 1927, o Ivan Gubkin, conocido como el fundador de la geología del petróleo en la URSS, quien exploró los recursos energéticos del Cáucaso y Siberia occidental.

Estos grupos trabajaban en áreas como los Urales, Asia Central y las regiones árticas, identificando yacimientos de carbón, petróleo, hierro y otros minerales esenciales. En el periodo en que Urvantsev descubrió los depósitos de Norilsk, se hicieron otros hallazgos clave, como los depósitos de hierro de la región de Kursk, el carbón del Kuzbass, en Siberia occidental, o los campos de petróleo de Bakú, en Azerbaiyán, que, aunque ya se conocían, se desarrollaron de manera intensa.

Norilsk era un área remota y prácticamente inaccesible en el momento de la primera expedición de Urvantsev, en 1919. Él tenía constancia de yacimientos de carbón y cobre, pues un comerciante del río Yeniséi, de apellido Sotnikov, los extrajo con éxito en la segunda mitad del siglo XIX. Precisamente el nieto de Sotnikov fue su acompañante en esta primera expedición. Un año más tarde, en 1920, volvería a estas tierras con el fin de estudiar el depósito de carbón y utilizarlo como combustible de los barcos que transitaban el Yeniséi y la Ruta del Mar del Norte. Mientras estudiaba el yacimiento descubrió el monte Rudnaya, que él mismo bautizó y donde encontró cobre, níquel y, más tarde, platino. Sus estudios determinaron que las reservas de minerales superaban las del depósito canadiense de Sudbury, por lo que priorizó las actividades de explotación en la zona. En su tercera expedición, en los años 1921 y 1922, se le encargó seguir estudiando el depósito de carbón de Norilsk y realizar la topografía de los alrededores, entre otras cosas. En el verano de 1922, tras navegar el río Pyasina y salir al mar, descubrieron el correo que Amundsen, famoso explorador noruego, había enviado unos meses antes en una de sus expediciones por el Polo Norte. Junto a él, encontraron los restos de un mensajero de su expedición, Tessem, que cumpliendo órdenes de Amundsen emprendió un viaje de 800 kilómetros en trineo por la península del Taymir hasta Dikson, pero que falleció durante el recorrido. En la siguiente década, Urvantsev realizó hasta un total de seis expediciones más, explorando ríos, montañas y yacimientos, que contribuyeron a determinar la topografía de toda la península del Taimyr y las islas del archipiélago de Severnaya Zemlya.

Lo que hace aún más intrigante la figura de Urvantsev y de la ciudad de Norilsk es que después de quince años de trabajo investigando la región, desde 1919 hasta 1934, en 1938 sería detenido y juzgado por sabotaje y pertenencia a agrupación contrarrevolucionaria. Los tribunales soviéticos lo condenaron a quince años de internamiento en campos correccionales. En un principio le absolvieron por falta de pruebas, pero meses más tarde fue nuevamente arrestado y condenado a ocho años. Cumplió

condena en los campos de Karlag y en Norillag, este último en la región de Norilsk. Ahí estuvo desde 1942 hasta 1945, año de su liberación anticipada, periodo en el que supervisó los trabajos de prospección geológica. Después de su liberación y hasta su jubilación fue el director del servicio geológico de la planta minera y metalúrgica de Norilsk.

Como en otros territorios a lo largo y ancho de la Unión Soviética, en esta zona de Norilsk existieron campos correccionales, conocidos comúnmente como gulags, hasta mediados de los años cincuenta, cuando se empezaron a desmantelar progresivamente. De hecho, los prisioneros de Norillag, situado a las afueras de la ciudad antigua, a las faldas de un monte, fueron quienes levantaron los primeros asentamientos, las viviendas, las primeras fábricas, las fundiciones y las minas. Los primeros años estuvieron marcados por las difíciles condiciones climáticas y logísticas, pero durante la Segunda Guerra Mundial —o Gran Guerra Patria, como se la conoce en Rusia y otras antiguas repúblicas soviéticas— Norilsk ya se había convertido en un proveedor importante de níquel y cobre. Según leí antes de mi viaje, por Norillag pasaron más de 500.000 presos durante los años de gulag, y se calcula que, de un total de 77.000 habitantes que tenía Norilsk cuando se desmanteló el campo de trabajo, unos 67.000 eran antiguos prisioneros del mismo. Hoy en día, a las afueras de la ciudad antigua se puede visitar un memorial en honor a todos los presos que fue inaugurado hace pocos años, situado en el antiguo cementerio. Ahí se enterró a decenas de miles de prisioneros muertos mientras cumplían condena, lo que nos da una idea de las durísimas condiciones de trabajo en estas latitudes. A la climatología extrema se le une el hecho de que los primeros trabajos se realizaron prácticamente a mano, pues era muy difícil llevar maquinaria hasta allá.

En este memorial, encontraréis varios monumentos dedicados a los presos de la Unión Soviética, y también de otros países, como Polonia, los bálticos e incluso Japón. Muchos de ellos fueron prisioneros de guerra capturados en el campo de batalla. Además, pueden verse varias reconstrucciones de los típicos barracones

donde se alojaban y una capilla. Es un lugar impregnado de solemnidad.

En gran parte gracias a esta mano de obra, Norilsk se convirtió en uno de los mayores complejos mineros y metalúrgicos del mundo. El níquel aquí extraído fue clave para la industria, especialmente para la producción de acero inoxidable y otras aleaciones utilizadas en armamento. Según lo que pude leer en una placa situada en la plaza a la Gloria Militar de Norilsk, en 1944 la fábrica de níquel de la ciudad produjo más cantidad que toda la recibida en la URSS a través del préstamo y arriendo de Estados Unidos. Y como dato curioso, el 1 de mayo de 1942 se envió la primera partida de níquel a las fábricas de los Urales, y en agosto de ese mismo año salió el primer tanque fabricado con el metal de Norilsk.

Tras visitar el museo y haberme empapado de las primeras expediciones y sus orígenes, decidí que era el momento de pasarme por un restaurante para comer algo típico y conocer la gastronomía del lugar. Como te podrás imaginar, en estas tierras es difícil conseguir que crezcan frutas y verduras, por lo que la gastronomía es algo limitada. Es cierto que en los restaurantes se puede pedir la comida típica rusa y de otras cocinas del mundo, como sushi, o cocina georgiana e italiana, por poner varios ejemplos, pero la cocina local gira en torno al pescado y la carne de la zona, acompañados de algunos frutos del bosque cuando es temporada. En mi estancia en Norilsk pude degustar por primera vez la carne de reno, o ciervo del norte, que es deliciosa. Pero sin duda lo que más me llamó la atención fueron las preparaciones de pescados congelados. Nunca me pude imaginar que comer pescado congelado me gustara tanto. El pescado en cuestión se llama *muksun*, y es de la familia de los salmónidos: un verdadero manjar. Este pez se encuentra únicamente en Rusia, en los ríos de Siberia y en las bahías desalinizadas del Ártico. Puede llegar a medir 80 centímetros y pesar más de 10 kilos y se alimenta de moluscos y crustáceos. Su carne es tierna y grasa, sin muchas espinas, y a principios del siglo XX constituyó un alimento habitual en la dieta de los habitantes de las ciudades siberianas como Tomsk debido a su gran abundancia. El

plato me recordó al ceviche, pues llevaba cebolla marinada en vinagre, hojas de eneldo, una rodaja de limón y el pescado congelado en rodajas. Y cuando digo congelado me refiero a que literalmente estaba congelado, hasta el punto de que los primeros dos o tres mordiscos costaba masticarlo. Era como comerse un polo helado, si bien una vez en la boca se hacía más suave y el sabor del pescado se hacía notar. Aparte del *muksun* congelado, también probé otros pescados típicos que me parecieron deliciosos, como la *schuka*, conocido en España como lucio, o el omul ártico, aunque estos no los servían congelados, sino crudos a temperatura ambiente.

Una vez tuve la panza llena, me volví al hostal a dormir y prepararme para el día siguiente, donde me esperaba el ruidoso azerbaiyano, que me volvió dar la noche con sus ronquidos y el sonido de su teléfono a horas intempestivas.

Al día siguiente me dispuse a dar una vuelta por la ciudad nueva y la ciudad antigua de Norilsk, así como por uno de sus distritos aledaños, el de Talnaj. Desde 1935, cuando el Consejo de Comisarios del Pueblo de la URSS decidió construir la planta de Norilsk, el asentamiento estuvo habitado por trabajadores y prisioneros del gulag. No fue hasta 1953 cuando Norilsk recibió el estatus oficial de ciudad y su desarrollo urbano e industrial creció de manera exponencial. Actualmente la composición de lo que se considera Norilsk ha cambiado, y desde hace pocos años ha incluido diferentes distritos que en un principio se consideraban ciudades distintas, pero que con los años han pasado a formar lo que se denomina Gran Norilsk. Algunos de estos distritos son Kayerkan, Dudinka o el propio Talnaj. En el caso del distrito de Talnaj, fue construido a raíz de que en 1960 se descubriera en sus inmediaciones el depósito de mineral de cobre y níquel más grande del mundo, y se decidiera construir una nueva planta de procesamiento y posteriormente la ciudad, hoy distrito, donde viven cerca de 50.000 personas.

Para llegar hasta Talnaj tomé el autobús en la estación de Norilsk por unos 60 céntimos de euro al cambio. Aunque en la estación el autobús no se llenó, tras pasar por la avenida de Lenin y hacer

varias paradas acabó hasta arriba e íbamos como sardinas en lata. La mayoría de los pasajeros eran trabajadores en la ciudad nueva de Norislk que viven en Talnaj, donde los precios del alquiler son algo más asequibles, que volvían a sus casas después de su jornada laboral. Tras casi una hora de trayecto, por fin llegamos a la estación de Talnaj. Lo que más me impresionó fueron los vagones de trenes de mercancías llenos hasta arriba de roca de mineral negro y gris oscuro, que la ligera nieve que caía iba tapizando y dando un toque de blanco. Unas grandes letras iluminadas en el edificio de la estación daban la bienvenida con la inscripción «Talnaj. Capital del mineral». En este yacimiento de Talnaj se estima que hay más de 3.000 kilómetros de túneles, lo cual es una verdadera proeza si tenemos en cuenta, por ejemplo, que el metro de Moscú, uno de los más grandes del mundo, tiene alrededor de 300 kilómetros de túneles. Al pasear por las calles de Talnaj enseguida se ve la diferencia con el centro de Norilsk. Los edificios soviéticos, las clásicas *jrushovkas*, viviendas de cuatro o cinco plantas típicas de los años sesenta, se mezclaban con nuevas construcciones y bloques de viviendas de quince o veinte pisos. Prácticamente todos estaban pintados de distintos colores, resaltando entre los montones de nieve acumulados en las aceras. Un dato que llamó mi atención fue la cantidad de nieve que cae en esta ciudad y que, según leí, se calcula en 10 toneladas anuales por habitante. ¡Una barbaridad! No muy lejos, siguiendo las vías del tren y la carretera, se podía divisar una enorme fábrica que convivía con todos estos edificios residenciales. Decorada con neones que iban cambiando de color y rodeada de chimeneas humeantes, daba la sensación de que estuviera en una especie de colonia minera en otro planeta. Un escenario de ciencia ficción, como vengo diciendo.

Mientras continuaba mi paseo por Talnaj, accedí al edificio del museo para ver si podía charlar con alguien y, aunque estaba cerrado, tuve una breve conversación con un chico que trabajaba ahí. De todo lo que hablamos, hubo una frase que me dejó marcado: «Como se suele decir, Norilsk no deja escapar a nadie». Fue su respuesta cuando le pregunté si le gustaría irse de la ciudad, ya que dicen que es aburrida y deprimente.

Esta frase puede explicarse —sin contar con el amor que sienten muchas personas por su ciudad natal— por los beneficios que tiene vivir en una de las urbes más aisladas y ricas en minerales de Rusia. Los salarios, compensaciones y servicios que ofrece son mejores y más atractivos que en otras partes del país, por lo que mudarse a otra ciudad y empezar de cero no resulta tan interesante.

Para comprenderlo es importante tener una imagen global del rol y la influencia de Nornickel. Aunque formalmente Norilsk no sea propiedad de la empresa en sentido legal, ya que tiene su Administración pública propia, la dependencia de los habitantes y las infraestructuras de la ciudad es prácticamente total.

Más de la mitad de los residentes de Norilsk trabajan directa o indirectamente para Nornickel, ya sea en las minas, las fundiciones o en otros servicios relacionados con la empresa. Esta se encarga, además, de gran parte de la infraestructura básica, como los suministros de agua, electricidad y calefacción, y es la responsable de la financiación de la construcción y conservación de escuelas, hospitales, instalaciones deportivas y culturales, así como del mantenimiento de carreteras y aeropuertos. Para ello utilizan distintos mecanismos, como la Agencia de Desarrollo de Norilsk, encargada de la revitalización urbana. La empresa también ofrece subsidios de vivienda a sus trabajadores con el fin de atraer y retener mano de obra, y beneficios financieros a través de programas de reubicación para empleados que desean trasladarse a regiones más cálidas tras años de servicio. En resumen, Nornickel gestiona prácticamente toda la economía de la ciudad. Sin ella, la mayoría de los habitantes no tendría empleo y los servicios básicos colapsarían.

Los salarios en Norilsk están entre los más elevados de Rusia, especialmente si los comparamos con otras regiones del norte: entre un 50 y un 100% más altos que en otros sectores industriales del país. Y los especialistas técnicos y puestos de alta responsabilidad reciben compensaciones incluso más altas. La empresa, además, asegura el acceso a los servicios médicos tanto a los trabajadores como a sus familias, así como programas educativos subvencionados, y clubes recreativos y culturales. En ocasiones

también dan ayudas y subsidios a los alimentos, ya que, al no contar con acceso terrestre, pueden ser realmente caros. En mis viajes por Rusia no he visto unos precios tan elevados en el supermercado como en Norilsk.

Las cebollas, patatas o zanahorias son algo más caras que en Moscú, pero con lo que vi la mayor diferencia fue con los tomates, pepinos o frutos del bosque. Para que te hagas una idea, dos tomates de Krasnodar, en el sur de Rusia, costaban casi 5 euros, mientras que en origen su precio sería alrededor de 1. El kilo de eneldo y el de cilantro frescos estaban a 10 y 15 euros, respectivamente, y el de albahaca fresca, a 30. Las frambuesas y los arándanos, a 40 euros el kilo; las berenjenas, a 8; los aguacates, a 14; los mangos, a 11 y los pepinos, a 10. Estos son algunos ejemplos de los precios de los alimentos en Norilsk, que con respecto a otras regiones de Rusia se multiplican por cinco.

Y estos son los que existen en condiciones normales, porque, por ejemplo, en caso de que hubiera una tormenta de nieve que impidiera la llegada de los aviones y acortara la oferta, los precios podrían ser incluso más elevados. Recordemos que aquí los productos únicamente pueden llegar por barco a través del río Yeniséi, cuando este no está congelado, y por avión.

Lo cierto es que en Norilsk no solo hay empleados de la empresa Nornickel, aunque son la mayoría, sino también otros trabajadores, como taxistas, camareros, reponedores de supermercado, servicios de limpieza…, labores que también son necesarias y de las que, por lo general, se ocupan los inmigrantes, que proceden bien de otras regiones más pobres de Rusia, como Daguestán, o de otros países, especialmente de Azerbaiyán. Resulta que en Norilsk existe una gran comunidad de azerbaiyanos, algunos de ellos llevan viviendo décadas aquí, y su objetivo es hacer dinero y retirarse en lugares más cálidos. Algunos con los que charlé eran recién llegados y trabajaban sirviendo kebabs; otro era un taxista que llevaba casi diez años aquí e incluso tenía en propiedad un apartamento que pensaba vender pronto para volverse a su tierra. También me encontré con un chico que era dependiente en una tienda de ropa técnica para mineros de Nornickel y que llevaba ya veinte años trabajando y

ahorrando para retirarse en Azerbaiyán o Krasnodar. Todos coincidían en que era difícil vivir en una ciudad de este tipo, pero compensaba por el dinero que podías hacer en comparación con el que conseguías en tu lugar de origen. Y con que pudieras ir de visita una vez al año recargabas energía para poder seguir trabajando. Muchos de estos inmigrantes mostraban un amor y cariño especial por esta ciudad, a diferencia de lo que muchos pudiéramos pensar. El tamaño de esta comunidad de inmigrantes es tal que se calcula que un tercio del total de los habitantes son musulmanes. De hecho, la mezquita más al norte del mundo la encontramos aquí, en Norilsk. Es pequeña, con sus muros y su minarete pintados de verde chillón y una pequeña cúpula dorada.

Prosiguiendo con mi paseo por el distrito de Talnaj, llegué a lo alto de una colina desde la que se podía observar el resto de la ciudad y, a lo lejos, la ciudad nueva de Norilsk, como un faro iluminado en el oscuro horizonte de la tundra. Desde ahí divisé, a las faldas de la colina, una catedral que llamó mi atención, pues parecía muy nueva, así que antes de volverme al centro de la ciudad decidí pasarme por ahí.

Resultó ser una catedral de reciente construcción, ya que había pasado poco más de un año desde su inauguración. Dedicada a santa Bárbara, la patrona de los mineros y artilleros, tenía los muros pintados de amarillo claro y sus cúpulas eran doradas. Aunque habían cerrado, conseguí que me atendiera Aleksander, *Sanya*, el guardés de la catedral, que muy amablemente me hizo un pequeño *tour* por la catedral dándome una lección de historia religiosa e iconos ortodoxos. Él había sido entrenador de boxeo y se había retirado hacía poco y, aunque no era originario de Norilsk, había encontrado aquí un lugar para vivir. Tras dejar su trabajo, se había convertido en el guardés de la nueva catedral, supongo que para ganarse un sobresueldo aparte de la pensión, aunque no le pregunté si cobraba por ello o simplemente era algo que hacía por devoción. De todos los iconos el que más llamó mi atención fue el de la familia real de los Romanov, asesinados a sangre fría por un pelotón del Ejército Rojo en el sótano de una casa en Ekaterimburgo en julio de 1918. Me sorprendió porque, aunque he visto en ocasiones carteles

en mis viajes por Rusia en los que se pedía perdón a la familia real, no estaba al corriente de que les habían canonizado —una decisión que tomaron en el año 2000— y menos de que existieran iconos con sus imágenes. Al término de esta visita personalizada, Aleksander, al verme tan interesado por todo lo que estaba contándome, decidió obsequiarme con agua bendita. Primero me ofreció beber un par de vasos y después me regaló una botella entera. De esta forma concluía mi visita al distrito de Talnaj, de modo que regresé al centro de Norilsk, listo para cenar y acostarme con el fin de coger fuerzas para el próximo día, en el que visitaría otros distritos y el puerto de Dudinka, en el río Yeniséi, uno de los primeros asentamientos relevantes de la zona.

Antes de cenar y acostarme, aproveché para dar un pequeño paseo por el centro buscando mosaicos de la época soviética y me di cuenta de otra particularidad de esta ciudad: cómo están construidos los edificios. Al estar sobre permafrost —suelo congelado permanentemente—, los arquitectos han diseñado un sistema de cimientos por el cual llegan hasta los 10 y 15 metros bajo tierra, con el fin de evitar los daños estructurales que el deshielo de la capa activa podría provocar en los edificios. Además, la planta baja no toca directamente el suelo, sino que está elevada mediante pilares, algo que se puede observar si nos asomamos a cualquier ventana. También llama la atención la forma en la que están dispuestos algunos edificios, de tal manera que dejan un estrecho pasadizo entre bloques de viviendas a modo de pasillo para que los transeúntes puedan resguardarse cuando haya temporal. Lo mismo pasa con los números de las calles, también preparados para la baja visibilidad y los temporales de nieve. En algunos edificios los números están pintados tan grandes que ocupan hasta dos plantas. La ciudad está llena de este tipo de inventos que demuestran cómo el ser humano se las ingenia para sobrevivir en esta parte del planeta. Otros ejemplos podrían ser las barandillas en los pasadizos que hay entre las calles y los patios, instaladas con el fin de que la gente tenga un lugar donde agarrarse para que las corrientes de viento que se crean no la tiren al suelo. O las paradas de autobús

cerradas y climatizadas, lugares donde da verdadero gusto esperar al autobús sin congelarse.

Al día siguiente, después de haber pasado por el antiguo aeropuerto de Nadezhda —«Esperanza» en español— y visitado el distrito de Kayerkan, puse rumbo hacia la ciudad portuaria de Dudinka. Situada a unos 90 kilómetros de Norilsk, a orillas del río Yeniséi, a partir del siglo XVIII fue un punto estratégico en la expansión de la Rusia zarista hacia Siberia. Aunque en un principio la zona estaba habitada por pueblos indígenas, como los nenets, el interés del Imperio ruso en la zona hizo que Dudinka tomara relevancia y sirviera como asentamiento a los nuevos colonos del imperio.

En los tiempos en los que el ferrocarril aún no había sido llevado a Siberia, los ríos y sus afluentes eran las autopistas más rápidas y seguras para llegar de un punto a otro. Por ello durante la época zarista muchas de las ciudades más importantes estaban situadas a orillas de los ríos, así como los asentamientos de los colonos en su proceso de expansión. Precisamente el río Yeniséi fue utilizado durante el siglo XVII por exploradores y comerciantes rusos para expandir su control sobre Siberia.

Dudinka se convirtió, de este modo, en un punto de intercambio comercial, en el que los indígenas comerciaban con pieles, marfiles y productos locales con los rusos a cambio de licores, armas u otros utensilios. Desde el puerto salían las mercancías río arriba hacia la ciudad de Krasnoyarsk y de ahí, al resto de Rusia.

A medida que las relaciones comerciales se fueron especializando y los rusos controlaron más estos territorios, los administradores del imperio desarrollaron un sistema de impuestos y tributos a los pueblos indígenas, generalmente en forma de pieles. Dudinka fue uno de los centros administrativos de gestión de impuestos.

Llegar hasta allí no me resultó barato. Para ello tuve que negociar con un taxista azerbaiyano en el distrito de Kayerkán, pues el servicio de autobuses se acababa a las tres de la tarde y no me daba tiempo a ir y volver a Norilsk con transporte público. Recuerdo que, además, fijar el precio me costó diez minutos de regateo intenso

cuando ya estaba montado en el taxi, pues el acuerdo que le propuse incluía que se quedara en Dudinka esperándome una hora y media mientras yo paseaba y grababa, algo que no le hacía mucha gracia. Finalmente, aceptó y me llevó.

La ciudad no es muy grande, por lo que pude pasear por el centro, y hasta me dio tiempo a ver el puerto desde lejos y visitar el museo regional. Igual o más completo que el de Norilsk, en este museo se podía echar un vistazo a la forma de vida de los pueblos originarios y a sus tradiciones.

Entre estos pueblos se encuentran los nenets, los dolgán, los nganasan, los evenki y los enets, todos ellos asimilados hoy en día prácticamente en su totalidad, si bien hay pequeños clanes que continúan con las tradiciones de sus ancestros. Se estima que las raíces de estos pueblos indígenas del Taimyr se remontan al Paleolítico tardío, hace unos 10.000 años, cuando los cazadores-recolectores se establecieron en la región.

De entre estos pueblos, el nenet es el más numeroso y conocido, y su modo de vida gira en torno a la cría y pastoreo de renos. Durante siglos han realizado migraciones siguiendo sus ciclos de pastoreo, valiéndose para ello no de nuestro calendario, sino de uno lunar. También dividían en dos nuestro año: el año de verano y el de invierno. En el museo tenían varios artefactos que solían utilizar, sobre todo pieles y algunos ornamentos decorativos hechos con metales, también arcos y flechas, así como un *chuk*, una tienda con forma de cono. Sin embargo, lo que más me llamó la atención fue la representación de una de sus casas-trineo, un pequeño habitáculo con cocina, cama y mesa tirado por renos y que servía para recorrer distancias a buen recaudo del frío. Aparte de la cría de renos también vivían de la pesca y de la recolección, pero siempre en movimiento. Otros elementos que se podían ver en el museo eran los relacionados con sus creencias y su religión, como máscaras, amuletos e incluso un traje que utilizaba el chamán para sus rituales y que no me dejaron grabar, pues así lo había pedido el chamán cuando lo donó al museo. Las creencias de estos pueblos incluyen la adoración de espíritus de la naturaleza y la figura del chamán tiene un papel crucial mediante ceremonias y ritos.

Como mencionaba anteriormente, en la actualidad la asimilación es prácticamente total, a lo cual contribuyeron en gran medida las políticas de la Unión Soviética. Los soviéticos implementaron programas de colectivización y educación que chocaron con las tradiciones nómadas, puesto que las migraciones tradicionales fueron restringidas y las tribus, reubicadas en asentamientos permanentes, lo cual cortó ese nexo que tenían con el entorno natural. También se promovió el ruso como lengua principal en detrimento de las suyas propias, algunas, en estado de extinción actualmente.

Antes de dejar el museo, las empleadas que me vendieron la entrada insistieron en que tenía que hacerme unas fotos. De manera muy amable una señora me comenzó a hacer fotos dentro del *chuk* de los nenets, mientras me decía: «Ahora coge este instrumento, ahora haz como si te calentaras las manos en el fuego, ahora esto, ahora lo otro…», una auténtica sesión de fotos al estilo ruso que le puso el toque cómico, o al menos a mí me lo pareció, a esta visita exprés a la ciudad portuaria de Dudinka.

Acto seguido, salí rápidamente a la calle, donde me esperaba el taxista listo para volver a Norilsk. Allí cenaría y me acostaría pronto, pues mi avión de vuelta a Moscú salía a la mañana siguiente. Después de algo más de una hora de trayecto, la ciudad de Norilsk hizo su aparición en el horizonte, y volvieron a mí los pensamientos que tuve la primera vez que la vi, dos días atrás.

Desde la ventana del coche en marcha, parecía un espejismo de acero y nieve, difuminado por la danza del humo que emanaban las chimeneas industriales. Los bloques de edificios se sucedían como gigantes luminosos que daban la bienvenida a un planeta diferente. A lo lejos, los reflejos de las fundiciones y de otras fábricas parecían latidos de un corazón metálico, un recordatorio de la constante fuerza que mueve esta ciudad. Las luces y faroles parpadeaban en la distancia, como estrellas atrapadas en la tierra, mientras el constante murmullo de la ciudad se mezclaba con el silencio ártico.

Alrededor, inmensa y silenciosa, se extendía la tundra, emergiendo de manera imponente, como un océano blanco que parecía no tener fin. Quedé con la sensación de haber transitado un lugar que no se

doblegaba ni ante el frío ni ante el tiempo. El testimonio vivo del ingenio humano frente a lo inalcanzable. Aquí no solo se encuentra la prueba de nuestra fragilidad, sino también la llama inmortal de nuestra capacidad para perdurar.

3. El otro Chernóbil. La Zona de Exclusión bielorrusa

El 26 de abril de 1986, el mundo fue testigo de uno de los desastres nucleares más devastadores de la historia. A 1.23 de la madrugada, el reactor número cuatro de la central de Chernóbil explotó, liberando una cantidad de radiación 400 veces superior a la de la bomba de Hiroshima. La ciudad de Prípiat, hogar de los trabajadores de la planta y sus familias, fue evacuada demasiado tarde. La nube radiactiva se extendió por Europa, pero los más afectados fueron los territorios circundantes, especialmente en Ucrania y Bielorrusia.

La tragedia de Chernóbil no solo se mide en términos de contaminación y desplazamientos masivos, sino también en las vidas marcadas por el desastre. Se estima que Bielorrusia recibió más del 60% de la radiación liberada. Ciudades y pueblos enteros fueron abandonados, dejando tras de sí un paisaje espectral de casas vacías, juguetes olvidados y escuelas cubiertas de polvo radiactivo. Lo que una vez fue un hogar para miles de personas se convirtió en una tierra prohibida.

A pesar de los esfuerzos por contener la radiación, el legado de Chernóbil sigue vivo en la actualidad. La naturaleza ha comenzado a reclamar lo que el hombre abandonó, y en algunos rincones la vida salvaje florece en ausencia de humanos. Sin embargo, la sombra de

la radiación persiste, silenciosa e invisible, alterando el destino de generaciones.

En este capítulo, además de repasar la catástrofe y sus consecuencias, quiero compartir mi experiencia en la Zona de Exclusión de Bielorrusia, una de las áreas más afectadas y menos exploradas de este desastre. Más allá de la frontera ucraniana, en los bosques y pueblos olvidados de Bielorrusia, descubrí un mundo suspendido en el tiempo, donde la naturaleza y la memoria humana conviven en un frágil equilibrio. En las siguientes páginas, relataré lo que encontré en esta tierra fantasma y cómo su historia sigue resonando en el presente.

A diferencia de la zona ucraniana, la Zona de Exclusión de Bielorrusia es mucho menos conocida y visitada. Esto se debe a varias razones, entre ellas, la menor visibilidad mediática y la falta de infraestructura turística, o que fue recientemente abierta al público, hace escasos cinco años, cuando yo la visité en 2023. Mientras que en Ucrania se han organizado visitas controladas a Prípiat y los alrededores de la planta, en Bielorrusia el acceso está mucho más restringido. Además, la propia narrativa histórica ha centrado la atención en el reactor y en la icónica ciudad fantasma de Prípiat, dejando en segundo plano las áreas devastadas al otro lado de la frontera.

Sin embargo, la magnitud del impacto en Bielorrusia es innegable. Más de 2000 pueblos y aldeas fueron afectados por la radiación, y aproximadamente 135.000 personas fueron evacuadas de la región. En total, alrededor de 46.500 kilómetros cuadrados del territorio bielorruso quedaron contaminados, lo que equivale a casi una cuarta parte del país. En algunas zonas, los niveles de radiación eran tan altos que se volvieron inhabitables durante siglos.

Para lidiar con la radiación, el gobierno bielorruso implementó diversas estrategias. Se establecieron zonas de reasentamiento forzoso, se creó el Polesie State Radioecological Reserve, un área de 2162 kilómetros cuadrados destinada al estudio del impacto de la radiación, y se realizaron esfuerzos para descontaminar la tierra, aunque con éxito limitado. A pesar de estas medidas, las consecuencias sanitarias han sido devastadoras: un aumento en los

casos de cáncer de tiroides, mutaciones genéticas y otros problemas de salud persistentes entre la población expuesta.

Explorar la Zona de Exclusión bielorrusa es adentrarse en un territorio olvidado, donde la naturaleza ha tomado el control y las huellas del desastre siguen presentes en cada rincón. Desde aldeas desiertas hasta los lugares más contaminados y las historias de quienes alguna vez llamaron hogar a esta tierra marcada por la tragedia.

La catástrofe olvidada

Este viaje comienza en Moscú, en concreto desde la estación de tren «Bielorrusia». Es posiblemente una de las estaciones que más me impactó la primera vez que visité Moscú, e incluso después de vivir varios años ahí seguía impresionándome. Tanto la estación de metro como la de trenes son sin duda un lugar que recomiendo visitar si se tiene ocasión. El edificio principal, construido en 1870 en plena época zarista prerrevolucionaria, se levantó para conectar la línea que pasaba por Smolensk, Minsk y Varsovia. Reformado a principios de siglo pasado, hoy en día es un imponente edificio de estilo neoclásico, característico de la época imperial, con la fachada pintada de color verde y blanco. Desde el exterior pueden apreciarse columnas con adornos, relieves y cristaleras que adornan las paredes, y unos interiores aún más ricos que recuerdan a cada paso la belleza de las ciudades decimonónicas, hoy en día suplantadas en las nuevas superciudades por un estilo neofuturista y minimalista lleno de rascacielos acristalados.

Con lo justo para pasar un fin de semana me subí en mi tren nocturno de los ferrocarriles bielorrusos, que recorre el trayecto Moscú-Gomel en unas doce horas, algo que cuando compré el billete me sorprendió bastante. Y es que, dadas las distancias en Rusia, doce horas no son nada. El vagón de panel rugoso y azul eléctrico reposaba tranquilamente en el andén esperando a que los pasajeros embarcaran, mientras los revisores hacían guardia al lado de sus

respectivos vagones, ataviados al más puro estilo de los tiempos soviéticos. Si bien en Rusia se puede seguir observando a cada paso elementos propios de la época de la URSS, en Bielorrusia juegan en otra liga, como atestiguaban los uniformes de los revisores. Una vez me dieron el visto bueno tras revisar el billete, esta esencia soviética continuaba dentro del vagón. Quizá pienses que exagero, pero es que lo sentí en aquel momento. El contrachapado de metal de las paredes del vagón imitando a la madera, el acolchado de los asientos y las camas de color rojo burdeos desgastado por el paso del tiempo, los visillos blancos de las ventanas, la iluminación tenue, los carteles de señalización… Todo alrededor evocaba a tiempos pasados. Era mi primera vez viajando a Bielorrusia, por lo que cada detalle se magnificaba en mi mente. Una vez instalado en mi cama en el pasillo del *platzkart*, como le dicen los rusos al vagón compartido, aproveché para sentarme un rato y leer un poco antes de que tocara irse a dormir. Al poco de salir el tren, el encargado del vagón pasó con helados a 150 rublos, 1,5 euros aproximadamente, y, aunque no suelo comerlo nunca, esta vez me pedí uno. Un delicioso *plombir* de nata y, cómo no, un helado clásico de la época soviética. El tren iba si no lleno, casi lleno, como en otros trayectos que he hecho en *platzkart* en mis viajes por Rusia, aunque el ambiente era muy relajado. Por lo general, los trenes rusos y bielorrusos son muy tranquilos y la gente respeta mucho el descanso de los demás, a no ser que nos encontremos con algún borracho descontrolado. Y en tal caso el encargado del vagón no le dejará armar ningún follón bajo riesgo de ser expulsado en la primera estación y llevado a comisaría. Dicho esto, no creas que dormí muy bien. No por el colchón o el espacio de la cama, que estaba bastante bien, para ser honestos, sino por haber elegido un lugar al lado del baño. El trasiego nocturno de los pasajeros y una puerta soviética que cada vez que cerraba sonaba como un portazo hicieron que el sueño fuera intermitente.

Llegué a eso de las nueve de la mañana a la estación de Gomel, pequeña pero también muy bonita. Una especie de estación «Bielorrusia» de Moscú, pero en miniatura, que tenía en su interior mosaicos, esculturas, columnas, lámparas de araña, pinturas de la

ciudad y una estatua de Lenin presidiendo las escaleras del vestíbulo.

Sin un minuto que perder, tras sacar algo de dinero y terminar de grabar la estación, me topé con un buen hombre que con su taxi estaba haciendo la espera. Tras negociar un precio por un *tour* completo por la ciudad y algún que otro pueblo de las afueras de Gomel, metí mi maleta en su coche y comenzamos nuestro periplo.

El taxista, de nombre Mijaíl, resultó ser un gran acompañante desde el minuto uno. A veces los taxistas quieren timarte, se pasan de listos, o simplemente se limitan a hacer su trabajo y llevarte de un punto a otro sin dar mucha conversación, pero Mijaíl no era de esos. Alegre y dicharachero, me recibió con sorpresa cuando le dije que era mi primera vez en Bielorrusia. Yo creo que le salió el gen de embajador de la ciudad cuando me oyó decir que venía de España. En favor del pueblo bielorruso he de decir que la mayoría de gente con la que me he cruzado en mis dos viajes a este país ha sido muy amable, tranquila, educada y dispuesta a ayudar. Por supuesto que hablar ruso muy bien amplía las posibilidades de comunicación, pero, sin duda, Bielorrusia es un país donde siempre que he ido me han tratado bien y guardo un buen recuerdo.

Volviendo a Mijaíl, nada más montarme en el taxi me comentó que era de la región de Gomel de toda la vida, y cuando ocurrió la catástrofe de Chernóbil fue uno de los damnificados. Según me dijo, él vivía desde hacía años en Gomel, pero antes lo había hecho a unos 120 kilómetros, en las zonas que fueron afectadas y evacuadas. El gobierno les dio dinero para que abandonaran el lugar y se compraran una nueva vivienda donde quisieran. Su pueblo no estaba tan cerca de la zona cero, por lo que, aunque les evacuaron, las casas siguieron en pie. En muchos casos los edificios más afectados por la radiación fueron reducidos a escombros y tapados con una mezcla de arena y plomo para evitar que se extendieran los elementos radiactivos.

La propagación de la radiación tras la explosión de Chernóbil fue rápida e incontrolable. Una enorme columna de material radiactivo fue expulsada a la atmósfera y transportada por los vientos a largas distancias, afectando principalmente a Ucrania, Bielorrusia y Rusia,

aunque también se detectaron niveles elevados en países de Europa occidental. Entre los elementos radiactivos más peligrosos liberados estaban el yodo-131, el cesio-137 y el estroncio-90.

El yodo-131, con una vida media de aproximadamente ocho días, fue el responsable de muchos de los casos de cáncer de tiroides que se desarrollaron en los años posteriores al desastre, especialmente en niños. El cesio-137, con una vida media de treinta años, se infiltró en el suelo y el agua, contaminando cultivos y animales y afectando la seguridad alimentaria de la región durante décadas. Por su parte, el estroncio-90, con una vida media similar a la del cesio, se acumuló en los huesos de quienes estuvieron expuestos, incrementando el riesgo de enfermedades óseas y leucemias. Para frenar la propagación de la radiación, se implementaron varias medidas. En los días inmediatos a la explosión, se llevaron a cabo esfuerzos desesperados para contener la radiación. Helicópteros soviéticos sobrevolaron el reactor derruido, arrojando miles de toneladas de arena, plomo y boro en un intento de sofocar las llamas radiactivas y absorber parte de la radiación. El plomo ayudó a bloquear la emisión de partículas radiactivas, mientras que el boro se utilizó para frenar la reacción en cadena del material fisionable. Sin embargo, estos esfuerzos resultaron insuficientes para detener la propagación de la contaminación. Posteriormente, se construyó un sarcófago de hormigón sobre el reactor dañado, aunque con el tiempo se deterioró, requiriendo la instalación del Nuevo Confinamiento Seguro en 2016 para contener la radiación de manera más efectiva.

Después de dar una vuelta por la ribera del río Sozh y el parque Gomel nos desplazamos a un pequeño memorial que había en una iglesia de madera, fuera del centro de la ciudad. A medida que conversaba con Mijaíl me comentaba que se había ganado la vida de distintas formas. Ahora se dedicaba a echar un cable en obras menores, como la reparación y construcción de casas, y a las mudanzas y transporte de materiales, los cuales transportaba en el mismo coche que utilizaba como taxi: un Opel Corsa verde de segunda mano comprado en Alemania hacía unos años. Mientras nos conocíamos un poco más, me comentó que en el momento del

accidente él estaba reformando una casa y que notó algo raro. Al llegar a su casa, recuerda que se sintió mareado, como con dolor de cabeza, y bastante más fatigado de lo normal. La casa que reformaba estaba más cerca de la central, según me dijo, por lo que afirmaba sin ningún tipo de duda que debió ser la radiación la que le causó tales mareos. Según me decía, su mujer, que era enfermera, le ayudó con los mareos desde el primer momento y de esta forma pudo recuperar la compostura.

La reacción de las autoridades soviéticas ante la catástrofe en Bielorrusia estuvo marcada por el secretismo. Durante los primeros días tras la explosión, la población no recibió información clara sobre la magnitud del desastre. Se permitió que la vida continuara con normalidad en muchas zonas afectadas, y los medios de comunicación no reportaron la gravedad de la situación.

Uno de los momentos clave en la toma de conciencia de la población fue la cancelación del desfile del Primero de Mayo en Minsk. Hasta ese momento, la mayoría de los ciudadanos desconocía el peligro real al que estaban expuestos. Cuando el gobierno tomó la inusual decisión de suspender las celebraciones, muchos comenzaron a sospechar que algo grave ocurría. A partir de ahí, la preocupación se extendió entre la población, y algunos intentaron abandonar la zona por cuenta propia, aunque las autoridades minimizaron el riesgo y tardaron en organizar evacuaciones a gran escala.

El memorial que fuimos a visitar era sencillo pero imponente. Un ángel rezando encima de dos inscripciones. La primera: «Su memoria es inmortal», hacía referencia a una lista de los primeros fallecidos a causa de la avería y los bomberos que fueron a apagar el fuego desde los pueblos de la región de Gomel; y la segunda: «Los ciudadanos de Gomel perdieron para siempre estas poblaciones», mostraba bajo ella el nombre de los 92 pueblos y ciudades que de la noche a la mañana dejaron de existir por la radiación.

Tras este paseo por la ciudad de Gomel, una localidad pequeña, tranquila y llena de verde, continuamos hasta nuestro siguiente punto en el itinerario, el pueblo de Braguin, situado a unos 30 kilómetros en línea recta del reactor nuclear de Chernóbil,

prácticamente en la frontera con Ucrania y en los límites de la Zona de Exclusión bielorrusa. Esta población, de unos 5.000 habitantes, fue desalojada en un principio, pero posteriormente abierta de nuevo. Hoy en día vive de la agricultura y la ganadería.

Se estima que cerca de 200.000 kilómetros cuadrados de tierras agrícolas fueron afectadas por la radiación en distintos grados, repartidas principalmente entre Ucrania, Bielorrusia y Rusia, lo que equivale a algo más de un tercio del territorio español. De esta superficie, al menos 50.000 kilómetros cuadrados quedaron tan severamente afectados que su uso agrícola se prohibió durante décadas. En Bielorrusia, alrededor del 20% de las tierras agrícolas quedaron contaminadas, mientras que en Ucrania la cifra alcanzó el 10%. La mayoría de los cultivos que hay por la zona son de trigo, cebada, patatas, remolacha, lino y forraje para el ganado. Como comentaba antes, la radiación saltó a la cadena de alimentación animal y humana, y algo que me resultó curioso es que los habitantes de la zona con los que hablaba me repetían que ellos ya estaban acostumbrados a comer producción local, y que no les daba miedo. De hecho, muchos de ellos solían mencionar que los antiguos habitantes que huyeron lejos de estas tierras y no volvieron acabaron muriendo antes que los que regresaron para quedarse. Por supuesto, este dato lo obtuve por los testimonios de algunos habitantes con los que hablé y no está respaldado por ningún análisis exhaustivo, pero me pareció cuanto menos llamativo. Puede ser que la memoria de los habitantes locales magnificara la cantidad de casos de este tipo o, como ellos sostenían, que el organismo de los que volvieron acabara adaptándose a las dosis de radiación por periodos continuados de tiempo.

En la actualidad, algunas de las tierras más contaminadas siguen sin ser aptas para la agricultura. Sin embargo, se han recuperado progresivamente terrenos de cultivo en regiones menos afectadas. En Bielorrusia, alrededor de un tercio de las tierras agrícolas contaminadas han sido rehabilitadas. Se estima que muchas zonas no podrán ser utilizadas hasta dentro de cien a trescientos años, si bien algunas áreas podrían recuperarse antes con técnicas de descontaminación adecuadas. Algunos de estos métodos son aplicar

al suelo dañado fertilizantes de potasio, fosfatos y cal; plantar cereales más resistentes a las partículas radiactivas, así como plantas que absorben radionucleidos y luego se cosechan y desechan, o arar a mayor profundidad. Además, las autoridades bielorrusas tienen en la Zona de Exclusión y sus alrededores distintas granjas con el objetivo de investigar y conocer más sobre la flora y fauna que es capaz de medrar en este territorio hostil. Según me comentaron en un algún momento de mi estancia, estas granjas habían conseguido criar razas de caballos que vivían sin problemas en esta zona.

En la plaza central de Braguin se encuentra otro de los memoriales que quise visitar en este itinerario. También en este caso vi diversas placas con los nombres de las poblaciones que se abandonaron para siempre, y en todas aparecía el símbolo de la radiactividad: un trébol negro sobre fondo amarillo. En el centro del memorial, estaba el busto a Vasili Ignatienko, un bombero de la central de Chernóbil declarado héroe de Ucrania en 2006 a título póstumo y que representa la valentía y el coraje con los que todos los que se enfrentaron al desastre afrontaron los primeros momentos. Vasili era el comandante de una de las estaciones de bomberos de la planta, y participó directamente en la extinción del fuego en el reactor número cuatro en la madrugada del 26 de abril.

Al intentar sofocar los incendios en el techo del reactor, por donde se habían esparcido gran cantidad de restos del núcleo, Ignatienko recibió elevadas dosis de radiación junto con sus compañeros, desarrollando síntomas del síndrome de irradiación aguda desde las primeras horas. Tras haber respirado el humo radiactivo, comenzó a vomitar de manera descontrolada a la mitad de una de las escaleras de incendios; allí lo encontraron desorientado sus compañeros. Poco después, fue trasladado a Moscú junto con el resto de bomberos que aquella madrugada habían estado trabajando con él.

En el accidente de Chernóbil, 27 bomberos fueron los primeros en responder al incendio en el reactor número cuatro, sin protección adecuada contra la radiación extrema. De ellos, al menos 19 desarrollaron el síndrome de irradiación aguda, falleciendo 13 de ellos en las semanas posteriores a la exposición letal.

En total, durante el primer mes tras el accidente, 28 personas murieron por síndrome de irradiación aguda, incluyendo bomberos, operarios de la planta y personal de emergencia. La mayoría de los bomberos que perecieron fueron trasladados al Hospital n.º 6 de Moscú, especializado en enfermedades radiactivas.

Antes de continuar con la visita por esta zona, Mijaíl y yo decidimos parar a comer en la cantina del pueblo. En lugar de tener la comida expuesta en bandejas, como es lo común en otras cantinas de este tipo, se trataba de un menú cerrado con un primero, un segundo, ensalada a elegir y postre. En este caso, tenían de primero el clásico *borsch* con carne de pollo, una sopa a base de remolacha y tomate muy típica de estos países, y de segundo, filete empanado de pollo con puré de patata. En aquel momento éramos los únicos en el pequeño café, con capacidad para unas treinta o cuarenta personas. Las mujeres que estaban a cargo de la cantina eran de mediana edad, robustas, una más seria que la otra, pero sin duda amables y simpáticas. Aunque yo no había pedido ningún primero, la más robusta de las dos me debió ver más flaco de lo normal y le dio igual que no hubiera pedido ni *borsch* ni ensalada. Me sirvió ambas cosas. Cuando le dije que no había pedido eso, me contestó: «Bueno, da igual, te lo comes», a lo que, por supuesto, no me iba a negar. La comida, aunque sencilla, me pareció realmente sabrosa. La *smetana* o crema agria, como la conocemos en España, se notaba que era fresca, hecha en alguna granja de la zona. Y lo mismo el pan que nos sirvieron, cocido en la fábrica del pueblo, según nos dijeron, una de las pocas fábricas que perduran hoy en día tras el accidente.

Durante la comida, y tras una pregunta de Mijaíl, descubrimos que la cantina era estatal. En Bielorrusia, especialmente en las zonas rurales, existen tanto cafés privados como estatales. Estos cafés estatales son heredados del modelo soviético y están gestionados bien por el gobierno, bien por cooperativas locales. Suelen ofrecer comida tradicional a precios accesibles y abastecen a comunidades donde la inversión privada es baja, como es el caso de Braguin. En la otra cara de la moneda encontramos los cafés privados, más modernos y con mayor oferta gastronómica, generalmente situados

en grandes ciudades o zonas turísticas, y que han ganado popularidad en las últimas décadas. En general, los precios de Bielorrusia no son muy elevados, pero en estos restaurantes estatales lo son aún menos. Para que te hagas una idea, los dos menús, con bebida, pan y café, costaron 18,50 rublos bielorrusos, unos 5,40 euros al cambio en el momento del viaje. Es decir, menos de 3 euros el menú. Y era un menú con el que te quedabas a gusto en lo que a cantidad se refiere.

Cuando terminamos, aproveché para entablar conversación con las mujeres acerca del accidente de Chernóbil y de cómo vivían actualmente. Nos comentaron que a los habitantes de la zona el gobierno les da ayudas económicas por cada hijo que tienen. La encargada del café nos dijo que había nacido y se había criado en Braguin, y que cuando ocurrió el accidente les desalojaron de sus casas, permitiéndoles volver a los cuatro meses. Desde entonces, estaba viviendo aquí. Nos informó de que en la región de Braguin vivían en la actualidad unas 12.000 personas, mientras que antes de la catástrofe esa era la población solo en el pueblo de Braguin. La mujer recordaba que antes tenían fábrica de quesos y mantequilla, de pan, de embutidos…, ahora solo hacen en ella pan, así como algunos dulces y pastelería.

Antes de seguir contándote lo que descubrí en aquella cantina, quiero hablarte brevemente del sistema agrícola soviético. Tras la revolución bolchevique, el campo dejó de pertenecer a los campesinos y pasó a formar parte de un proyecto mayor, la colectivización. Las granjas colectivas, o koljoses, constituyeron el pilar del sistema agrícola soviético, transformando la vida rural de manera irreversible. Las granjas colectivas no eran solo tierras de cultivo, sino comunidades enteras organizadas bajo la doctrina del Estado. Los koljoses se estructuraban como unidades de producción en las que los campesinos trabajaban la tierra en común, sin derecho a la propiedad privada. Cada koljós estaba dirigido por un presidente, a menudo un miembro del partido comunista, encargado de seguir las órdenes que llegaban desde Moscú.

El tamaño de estas granjas variaba significativamente. En la región fronteriza entre Bielorrusia y Ucrania, algunas abarcaban solo

unos cientos de hectáreas, mientras que otras se extendían por miles, gestionando grandes rebaños de ganado y hectáreas interminables de cereales y remolacha azucarera. La producción estaba determinada por los planes quinquenales dictados desde Moscú, que establecían cuotas de trigo, patatas, lino y productos lácteos.

Volviendo a la charla con aquella mujer, esta me comentó algo que me chocó y que Mijaíl me confirmó. Aquel Primero de Mayo de 1986, en Braguin sí salieron a la calle a celebrar el día del trabajo, que, como ya sabes, era una festividad importante en el ámbito soviético. A diferencia de lo que pasó en otros pueblos y ciudades aledañas a Chernóbil, a ellos los avisaron a finales de mayo de lo ocurrido, casi un mes después de la explosión del reactor nuclear, por lo que en su pueblo no cancelaron el desfile ni la festividad. También nos contó que fue suya la decisión de marcharse a la región de Vitevsk, al norte del país, casi en la frontera con Rusia, pues eran padres jóvenes y les pareció lo mejor. Desde los primeros días, las autoridades dieron a la población pastillas de yodo y les hicieron pruebas de radiación, que continúan en la actualidad; los médicos acuden a día de hoy con sus aparatos desde el centro radiológico de la ciudad de Gomel. Cuando le pregunté si quedaba radiación en el lugar, me dijo que los laboratorios hacen un seguimiento en la producción agrícola, y que incluso había gente que volvió a tener vacas y producir leche y mantequilla en la zona. Según decía, todo estaba dentro de lo normal y no había indicios de radiación. Antes de irnos, nos volvió a recordar lo que ya te he comentado más arriba: ella, como otros habitantes de la región, había oído que la gente que se fue murió de cáncer a edades muy tempranas —entre los cuarenta y los cincuenta años—, mientras que los que volvieron a su tierra vivieron más.

Tras despedirnos, nos montamos de nuevo en el Opel de Mijaíl y pusimos rumbo a Rechitsa, otra de las poblaciones de la región afectada, aunque no tan en primera línea como Braguin. Con unos 70.000 habitantes, es un importante centro de extracción de petróleo en el país. En Bielorrusia, si bien hay unas reservas, no sirven para satisfacer la demanda energética del país. Me sorprendió

descubrir, pues no me lo esperaba, que se explotara este recurso desde tiempos soviéticos —las autoridades de la época hicieron mucho hincapié en ello—, y hoy en día sigue habiendo alguna que otra empresa relacionada con esta esfera, que proporciona riqueza y trabajo a la ciudad.

Fue en Rechitsa donde, por primera vez en mi vida, vi el río Dniéper, uno de los más importantes del este de Europa. Recuerdo que de pequeño, en el colegio, nos teníamos que aprender el mapa físico de Europa, y ya sobre el papel se veía imponente, pero no fue hasta que estuve por estas tierras cuando llegué a comprender mínimamente la importancia real de este río en la cultura y la historia europea. El río Dniéper ha sido testigo de innumerables episodios históricos que han moldeado las civilizaciones que se asentaron en sus orillas. Con una longitud de aproximadamente 2200 kilómetros, atraviesa Rusia, Bielorrusia y Ucrania antes de desembocar en el mar Negro, al oeste de la península de Crimea. Desde la Antigüedad, ha servido como una vía de comercio y comunicación vital para los pueblos eslavos, los griegos y los vikingos, quienes utilizaban sus aguas para el comercio y la expansión territorial. Durante la era soviética fue un elemento clave en la industrialización de la región. Se construyeron una serie de presas y embalses para generar energía hidroeléctrica, lo que permitió la electrificación de vastas áreas y la expansión de la producción industrial. Para hacerte una idea de su importancia, el río pasa por ciudades que han florecido en torno a él y que seguro que te resultan familiares: Kiev, la capital de Ucrania; Jersón y Zaporiyia, en su curso medio, o la ciudad rusa de Smolensk, en su curso alto. De hecho, la central hidroeléctrica más importante de Ucrania se encuentra en Zaporiyia. En la actualidad, el Dniéper sigue siendo crucial para Ucrania y Bielorrusia, proporcionando agua potable, energía y rutas de transporte.

Durante la Antigüedad, desempeñó un papel crucial en la migración y el asentamiento de diversos pueblos germánicos. Los ostrogodos se establecieron en la región septentrional del río en el siglo III d.C., formando un reino que floreció gracias al comercio y la

agricultura en sus fértiles orillas. Por su parte, en el siglo IV, los hunos invadieron la zona, forzando a los ostrogodos a huir y fragmentando su poder. Los visigodos, una rama de los godos, también utilizaron el Dniéper en sus desplazamientos hacia el oeste. Inicialmente asentados en sus orillas, la presión de los hunos los empujó hacia el Imperio romano, donde finalmente se convirtieron en un factor clave en la caída de Roma en el siglo V. La importancia del Dniéper para estos pueblos radicaba en su función como una vía natural de migración y comercio, además de ser una barrera estratégica a modo de frontera natural en tiempos de conflicto. Esta barrera está más de actualidad que nunca, ya que en el conflicto de Ucrania también ha servido como línea divisoria entre ambos frentes.

Tras un breve paseo por su ribera tocaba volver al punto de partida de nuestro periplo, la estación de ferrocarriles de Gomel, no sin antes pasar por el monumento a los liquidadores —nombre que se dio a los hombres que ayudaron a minimizar el desastre de Chernóbil— que hay en la ciudad y que se encuentra enfrente de la estación de bomberos. Como te habrás dado cuenta, pues este es ya el tercero que describo, la mayoría de las poblaciones tienen un pequeño memorial o monumento que recuerda bien las hazañas de los equipos de emergencia o las secuelas de la catástrofe. En este monumento se podía ver una lápida al lado de un camión de bomberos de la época soviética con esta inscripción:

> El 26 de abril de 1986, en la planta nuclear de Chernóbil, ocurrió la mayor catástrofe de este tipo nunca vista antes, con severas consecuencias para las poblaciones de Ucrania, Bielorrusia y Rusia. La población de estos países tomó parte en la liquidación de los restos radiactivos. Miles de personas murieron como resultado de la radiación. ¡Gloria al coraje de los liquidadores de la central nuclear de Chernóbil!

Tras el desastre de Chernóbil, se estima que fueron movilizadas alrededor de 500.000-600.000 personas a lo largo de los años para contener los efectos de la radiación y trabajar en la descontaminación de la zona afectada, desde los primeros días del

desastre, en 1986, hasta la década de los 2000. Los apodados como liquidadores fueron personas encargadas de mitigar los efectos del accidente y limpiar la zona afectada, e incluían militares, bomberos, ingenieros, científicos y otros trabajadores. Realizaron tareas como apagar el fuego, retirar los escombros contaminados, desmantelar estructuras y poblaciones afectadas, así como construir el sarcófago. Este trabajo fue extremadamente peligroso, pues estuvieron expuestos a altos niveles de radiación, lo que causó graves consecuencias para su salud. Aunque es difícil estimar el número exacto de afectados por la radiación, muchos de ellos sufrieron enfermedades relacionadas con esta a lo largo de los años siguientes.

Una vez en la estación de ferrocarriles de Gomel, uno de los taxistas, compañero de Mijaíl y con quien posiblemente tome café o coma durante los descansos, le preguntó sorprendido que dónde había estado todo el día. A mí me hizo gracia aquella pregunta, pero, en realidad, sí venía a cuento, pues volvimos a eso de las cinco de la tarde, cuando él suele terminar su jornada laboral. Si no recuerdo mal, le pagué unos 70 u 80 euros por todo el día, aunque en kilómetros no sabría decir de cuánto fue el recorrido. Después de despedirnos me dirigí al edificio de la estación para alojarme en unas habitaciones que suelen tener en casi todas las grandes ciudades de la antigua URSS. Se pueden alquilar por horas o por noche y, por lo general, son más baratas que los hoteles, así que son una buena opción si viajas con un presupuesto bajo. En este caso, por menos de 10 euros pude hacer noche en una habitación solo para mí, con baño y ducha común. La habitación estaba realmente bien, teniendo en cuenta que en muchas otras ciudades pueden cobrarte ese precio y más por dormir en una habitación compartida con otras seis o diez personas. Tenía dos camas individuales, televisor, una pequeña mesa y un armario.

Esa noche, después de haberme duchado, salí a dar una vuelta por la ciudad. En realidad, fui a cenar algo típico a un restaurante y a ver cómo era el ambiente. Como he dicho al comienzo del capítulo, las veces que he ido a Bielorrusia me he sentido muy tranquilo, pues, excepto Minsk, la capital, en las ciudades en las que he estado

el ritmo es muy relajante. Las calles están limpias, cuidadas, la gente es amable y no se ven barrios marginales y zonas peligrosas. Es posible que te encuentres con algún borracho o grupo de borrachos por la calle tomando algo, pero, por lo general, suelen ser bastante discretos y entiendo que les echan de las zonas más concurridas, como estaciones de autobuses, trenes o metro. Lo cierto es que se respira un ambiente de seguridad y respeto por el forastero. A mis amigos y conocidos siempre les recomiendo Bielorrusia cuando me preguntan por algún país de la URSS que guarde esa esencia y sea bonito de visitar. Es el gran desconocido, a pesar de su cercanía con algunas capitales europeas.

Después de cenar un caldo de pollo y una ensalada aproveché la temperatura casi veraniega, muy agradable, para pasear por alguna de las calles principales, con edificios de tres o cuatro plantas muy bonitos, de estilo estalinista, y me topé con algún que otro mosaico, también de tiempos soviéticos. La hoz y el martillo se podían ver muy a menudo por sus calles, así como estatuas de Lenin y otras personalidades. Una vez completado el paseo, antes de medianoche, volví a mi habitación para descansar, pues me tenía que despertar al día siguiente a las seis de la mañana. Llegaba el plato fuerte del viaje: la visita a la Zona de Exclusión bielorrusa.

Viaje al lugar en el que cambió el mundo

En realidad, esta escapada de tres días la organicé en torno a esta excursión. Visitar la zona de Chernóbil, aunque se ha convertido en un recurso turístico más, no deja de ser interesante para alguien que explora distintos lugares de la URSS. Debido a la situación en Ucrania, las visitas de turistas a Chernóbil permanecen cerradas. Lo estaban en septiembre de 2023 cuando hice este viaje, y un año y medio después, cuando escribo estas líneas, lo siguen estando.

Al no poder visitar la parte ucraniana comencé a buscar información sobre cómo poder ver otras zonas afectadas, y ahí surgió la oportunidad de visitar la zona bielorrusa, de la que supe

gracias a una conversación con Rama, del canal Ramilla de Aventura. Como ya te conté al inicio de este capítulo, mientras que la zona de Prípiat y Chernóbil, en la parte ucraniana, lleva abierta al turismo décadas, la bielorrusa lo hizo hacia el 2018, aunque, si sumamos la pandemia de COVID, no fue hasta 2023 cuando se pudo ir. Por eso ha pasado desapercibida. Me atrevería a decir que dentro de este gremio de viajeros que publicamos vídeos en YouTube aún no había ninguno de esta zona en la plataforma, al menos en el momento en el que lo publiqué, por lo que me pareció un buen aliciente para documentarlo.

Sin embargo, no puedes ingresar libremente, sino que debes cumplimentar una serie de trámites y permisos que garantizan tanto la seguridad de los visitantes como la preservación del área contaminada. Para aquellos aventureros que deseen emprender este viaje, el primer paso es verificar la necesidad de un visado de entrada al país. Según el tipo de pasaporte y nacionalidad, puede ser necesario sacar el visado con antelación, si bien Bielorrusia tiene para un grupo determinado de países la visa *on arrival*, que se puede adquirir al llegar al país en el aeropuerto, y desde 2022 también al cruzar de frontera terrestre.

Más allá del visado, la entrada a la Zona de Exclusión solo es posible mediante agencias de viaje autorizadas. Estas compañías cuentan con la certificación del gobierno bielorruso y se encargan de gestionar todos los permisos especiales que regulan el acceso a este territorio restringido. Este permiso especial es un requisito ineludible y debe solicitarse con anticipación, ya que sin él el acceso está estrictamente prohibido. En mi caso, tuve que organizar la excursión con un mes de antelación en solo lo que refiere a la zona restringida. Eso incluyó enviar mis datos personales y de mi pasaporte a Pëtr, el guía, para que gestionara los permisos. El precio de una visita de este tipo ronda los 50 euros. Aunque yo estuve solo un día, aquellos que quieran visitarla en profundidad pueden permanecer dos o hasta tres.

Dentro de la Zona de Exclusión, el respeto por las normativas de seguridad es fundamental. El uso de ropa adecuada, la prohibición de tocar estructuras y objetos contaminados, así como la obediencia

estricta a las indicaciones de los guías, son medidas esenciales para evitar la exposición innecesaria a la radiación. Dependiendo de la estancia y el objetivo de la visita, antes de abandonar el área los visitantes deben someterse a un control de radiación para asegurarse de que no llevan contaminación en su ropa o pertenencias. En nuestro caso, no íbamos a recibir tanta radiación, por lo que no fue necesario. Según nos dijeron, la cantidad de radiación que una persona absorbe en una de estas visitas es similar a la que produce un vuelo comercial. Sí que nos aconsejaron que laváramos la ropa que habíamos utilizado ese día, dejándola unas horas en remojo en agua fría. Además, una vez en la zona, nos pidieron que no grabáramos a los guardias fronterizos del ejército bielorruso, pues estaríamos en algunos momentos a entre 10 y 5 kilómetros de la frontera, por lo que era un área sensible, más si cabe dada la situación actual.

En definitiva, visitar la Zona de Exclusión de Bielorrusia no es solo hacer turismo, sino un viaje a la historia de un desastre que cambió el mundo, y el visitante debe ser consciente de ello. Cada trámite y precaución está pensado para permitir explorar este legado con responsabilidad y seguridad, y las autoridades y guías bielorrusos se ciñen a esta máxima de manera estricta.

La alarma sonó a eso de las 5.30 de la mañana y a los pocos minutos ya estaba bajando por las escaleras del edificio de la estación: lo que tardé en asearme, recoger las cuatro cosas que llevaba encima y hacer unos breves estiramientos para la espalda. No desayuné nada, pues tampoco es que tuviera mucha hambre a esas horas, ni siquiera un café. Además, según me había dicho Pëtr por teléfono el día antes, teníamos unas dos o tres horas de viaje hasta llegar, y estaba prevista una parada técnica para el desayuno a mitad de camino.

En el mismo lugar donde me encontré a Mijaíl con su taxi veinticuatro horas antes, estaba esperando Pëtr con otros tres chicos bielorrusos que venían a la excursión: dos hermanos de Grodno, ciudad histórica bielorrusa en la frontera con Polonia y Lituania, y otro chico que trabajaba en una gran empresa en Minsk. Todos éramos más o menos de la misma edad, quizá ellos algo más

jóvenes, en la veintena, por lo que el viaje se hizo bastante ameno. Exceptuando al mayor de los hermanos, que no abrió la boca en prácticamente todo el día, los otros dos chicos y yo entablamos rápidamente una conversación. Los cuatro teníamos en común que nos gustaba explorar este tipo de lugares abandonados, aunque para mí era la primera vez en una zona de semejantes características en el espacio exsoviético. Los chicos, sin embargo, ya habían estado en la parte ucraniana, en Prípiat, y todo lo que fueran fábricas y búnkeres abandonados les apasionaba. Mientras, Pëtr, el guía, y la otra parte del grupo iban en otro coche. En total, seríamos unos diez de nuestro grupo más otros quince o veinte de otra excursión que ese mismo día realizaba la misma visita. En un principio no tiene por qué ser así, simplemente coincidió al ser temporada alta, según me dijo Pëtr. Los chicos comentaron en el coche que, al haber tanta gente, quizá sería difícil poder ir por su cuenta y ver las cosas con calma. Ya sabía por otras excursiones similares que cuanto menos visitantes hubiera, mejor resultaba la experiencia. Lo cierto es que al comienzo de la visita estábamos todos juntos e íbamos en el mismo autobús, pero una vez dentro de la zona nos separamos en dos grupos y no se sentía agobio.

Pasadas tres horas desde nuestra salida de la estación de Gomel llegamos a los límites de la Zona de Exclusión, donde aparcamos y nos subimos al autobús: un vehículo granate soviético, como no podía ser de otra forma, compacto y con la suspensión más gastada que una pelota de colegio. Y, por supuesto, con sus correspondientes tapetes adornados con toques dorados a modo de tapasol en la luna y la parte delantera. Este autobús nos llevó hasta el primer puesto de control, donde empezaba la primera «frontera» de la Zona de Exclusión. Aquí, tuvimos que bajarnos todos y pasar por una caseta, donde estaba el guardia con un libro de registro. Después de firmar una hoja aceptando las normas que había que seguir, estábamos listos para comenzar. El guardia levantó la barrera con el símbolo de la radiación y el de prohibido avanzar, y dejó pasar a nuestro autobús.

Nada más superar el punto de control, a escasos 20 metros, estaba la primera población abandonada, Babtsin. A la entrada del

pueblo se podía leer una inscripción en una piedra: «Pueblo de Babtsin. Aquí vivían 728 personas, evacuadas en el año 1986».

A medida que el autobús seguía avanzando hasta nuestra primera parada, el museo de la Zona de Exclusión, íbamos dejando a nuestra derecha terrenos con caballos, unos treinta o cuarenta, pastando tranquilamente. El guía nos dijo que se trataba de una de las granjas donde los científicos bielorrusos trabajan con flora y fauna local para analizar cómo viven y se adaptan a este terreno. Al poco de pasar la granja, grandes claros rodeados de bosque se abrían a ambos lados de la carretera, que antes de la catástrofe se utilizaban para plantar cereales.

Inmediatamente después del desastre, las autoridades soviéticas establecieron una zona redonda de 30 kilómetros de diámetro alrededor de la central nuclear. Sin embargo, una parte significativa de la contaminación radiactiva se dispersó hacia el norte. En respuesta, las autoridades cerraron inicialmente un área de aproximadamente 2600 kilómetros cuadrados en la región de Gomel, especialmente en los distritos de Bragin, Khoiniki, desde donde entramos a la Zona, y Narovlya. Este fue el primer lugar de restricción en el lado bielorruso, donde se evacuó a miles de personas y se impidió el acceso sin autorización. A medida que avanzaban los estudios sobre la radiación, la Zona de Exclusión en Bielorrusia se amplió varias veces para incluir nuevas áreas con niveles peligrosos de contaminación. En los años posteriores al accidente, la zona cerrada creció hasta abarcar más de 4700 kilómetros cuadrados, incorporando partes de las regiones de Mogilev y más distritos dentro de Gomel. En 1993, tras la disolución de la Unión Soviética, el gobierno de Bielorrusia consolidó las restricciones y estableció nuevas áreas de acceso limitado, incluyendo la Reserva Radioecológica Estatal de Polesie, una de las zonas más contaminadas del mundo y a la cual acabábamos de pasar tras el primer puesto de control. Hoy en día, la Zona de Exclusión de Bielorrusia abarca aproximadamente 2.160 kilómetros cuadrados de terrenos altamente contaminados.

En cualquier caso, la zona se ha convertido en un refugio para la vida silvestre, con especies que han prosperado dada la ausencia de

actividad humana, como ciervos, lobos, jabalíes, alces o bisontes. Muchas especies parecen haberse adaptado a los niveles de radiación, lo que ha llevado a los científicos a preguntarse si la ausencia de humanos es un factor más determinante para su supervivencia que los efectos negativos de la radiación. De hecho, tras acabar el *tour* y cuando volvíamos en el autobús al primer puesto de control, nos cruzamos con un enorme bisonte en mitad del bosque que estaba atravesando tranquilamente la estrecha carretera por la que íbamos.

A pesar de las restricciones, no toda la Zona de Exclusión ha estado completamente deshabitada durante estos años. Algunos residentes, conocidos como *samosely* (autoasentados), regresaron a sus hogares en los años posteriores al desastre, desafiando las prohibiciones del gobierno. Estos ancianos, aferrados a su tierra natal, vivían en condiciones precarias, cultivando sus propios alimentos y dependiendo de la ayuda externa para sobrevivir. Pëtr, nuestro guía, me habló de ellos y comentó que él mismo los había conocido, aunque en el momento de nuestra visita pensaba que ya no quedaba nadie viviendo de esta forma en la zona. Se estima que, en los años posteriores al accidente, alrededor de 1200 personas regresaron a la Zona de Exclusión en Ucrania, y un número menor lo hizo en Bielorrusia. Los *samosely* no tienen acceso a los servicios básicos como electricidad o agua corriente, y los huertos en los que cultivan sus propios alimentos están contaminados, por lo que dependen de la caza y la pesca para sobrevivir. A pesar de los riesgos para la salud, muchos afirman sentirse más felices viviendo en sus hogares que en los apartamentos urbanos donde fueron reubicados después del desastre. Aunque técnicamente es ilegal vivir en la Zona de Exclusión, las autoridades suelen hacer la vista gorda con los *samosely*, reconociendo que su presencia no representa una amenaza significativa. En algunos casos, reciben visitas de científicos o periodistas interesados en sus historias, lo que les ha dado cierta notoriedad.

Pero volvamos al recorrido en donde lo dejé, en la primera parada: el museo de la zona. Era un pequeño edificio recién reformado, con el fin de atraer más turismo, que albergaba una

colección de fotos, objetos utilizados en la época, fauna y flora, una recreación de una casa con periódicos de aquel tiempo y varios mapas del área con los carteles de pueblos abandonados a los lados, que se utilizan para explicar el alcance de la radiación y los tipos de isótopos radiactivos más peligrosos: cesio, americio, estroncio y plutonio. Aquí nos dieron una charla completa de unos treinta minutos en la que nos informaron de lo cerca que estábamos de la central nuclear y de cómo afectaban los distintos elementos radiactivos al entorno y a las personas. En el mapa se podía observar con claridad el curso alto del río Prípiat, afluente del Dniéper, y que da nombre a la población que se construyó para los trabajadores de la central en el lado ucraniano. El otro guía de nuestro grupo nos mencionó que en las zonas más pegadas a la frontera se solían llevar a cabo investigaciones por parte de científicos, que realizaban turnos de dos semanas. Debido al conflicto entre Rusia y Ucrania y a la sensibilidad de la zona, desde 2022 ya no se hacían este tipo de investigaciones, pues ahora era territorio en exclusiva para los guardas fronterizos y el ejército bielorruso.

De hecho, en un momento del *tour*, una patrulla de las fuerzas especiales bielorrusas que estaba de ronda paró nuestro autobús y comprobó de manera rutinaria nuestros pasaportes uno a uno. La cantidad de armamento y equipamiento técnico que llevaban encima realmente no dejaba dudas sobre la sensibilidad del lugar. Recuerdo que ocurrió pasado medio día, con el clásico calor de finales de verano, y los soldados podrían portar fácilmente 10 o 15 kilos de equipamiento sin contar el arma; el sudor les chorreaba por toda la cara.

La zona del museo se había levantado a las afueras de una de las poblaciones abandonadas y estaba rodeada de campo y bosque, pero se conservaban algunos edificios y monumentos de la época soviética a su alrededor. Antes de llegar al museo, habíamos parado por poco tiempo en una escuela abandonada, que ya nos dejaba entrever lo que nos íbamos a encontrar más adelante.

Después de visitar el museo, por fin pusimos rumbo a lo que todos más deseábamos ver, las entrañas de la Zona de Exclusión. De

nuevo tuvimos que esperar a que levantaran la barrera con el símbolo de la radiación y que guardaran registro en el puesto de control. La alambrada de espino oxidada denotaba la antigüedad de la zona, que fue establecida en los días inmediatamente posteriores al desastre de Chernóbil y que, como mencionaba antes, se estableció en 30 kilómetros a la redonda de la central.

Caminar por las granjas colectivas, aldeas y edificios abandonados de la zona es como adentrarse en una cápsula del tiempo. Cada paso revela un mundo detenido en 1986, cuando la vida en estas comunidades fue interrumpida abruptamente. Al acercarnos a una de las antiguas granjas colectivas, lo primero que llama la atención es el silencio y las huellas de los animales salvajes. Donde antes resonaban el sonido de los tractores y del ganado y las voces de los campesinos trabajando, ahora solo se escucha la brisa del viento. Las enormes cosechadoras yacen tranquilamente abandonadas desde entonces, llenas de telarañas y oxidadas. Algunas incluso conservan dentro de las cabinas las botellas de vidrio donde los tractoristas llevaban su agua. Dentro de los almacenes, casas y otros edificios se pueden ver todavía objetos de la época que no han sido tocados. Pasamos por el bloque en el que trabajaba el veterinario y pudimos observar una gran cantidad de botecitos, probetas, tubos y medicamentos que se solían utilizar para controlar la salud de las vacas. En algunas paredes se podían todavía ver carteles de propaganda y proclamas de la época alabando el esfuerzo y la lucha por la consecución de los planes de trabajo anuales.

Lo mismo ocurría en las aldeas abandonadas, quizá lo más inquietante de toda la visita. Aunque las poblaciones son más pequeñas que las que se pueden encontrar en el lado ucraniano, por lo que me comentaron mis compañeros se conservan mejor, ya que no ha pasado tanta gente por ellas. Aquí, en la parte bielorrusa, no hay grandes ciudades como Prípiat, que tenía una población de 50.000 habitantes, sino que eran aldeas y poblaciones pequeñas, en ocasiones habitadas únicamente por diez o quince familias. Estas casas de madera guardan la decoración y los elementos prácticamente intactos. Desde aperos de labranza y utensilios de cocina hasta colecciones personales de postales.

Entre los lugares que mejor se conservaban recuerdo escuelas, edificios administrativos y casas particulares. En las escuelas más grandes, aún se podían ver libros de gramática, de lengua bielorrusa, matemáticas, geografía, de educación física… Los pasillos estaban repletos de carteles y pósteres. En algunos se podían leer alabanzas al sistema comunista, a Lenin, Marx y Engels, incluso encontré algún que otro mural de ellos. Así, era posible leer frases como «Gloria al Partido Comunista Soviético» y «Que el camino del gran líder sirva de ejemplo para ti». O frases enunciadas por Lenin en las que se ensalzaba la importancia de aprender idiomas. Otros mostraban cómo había que sentarse correctamente, guardando una postura erguida, o cómo colaborar en las tareas de casa para ayudar a los padres. También aparecían las distintas profesiones a las que podían optar en el pueblo. Ganadero, agrónomo, agricultor, ingeniero eléctrico o «mejorador», que, según entendí, era el que se encargaba de supervisar la producción y de encontrar la forma de aumentar la calidad y cantidad de la misma.

Otro tipo de carteles que abundaban en las escuelas eran los de temática belicista. Algunos como recordatorio de las hazañas conseguidas por el Ejército Rojo en la Revolución de Octubre y la Segunda Guerra Mundial. Otros con descripciones del tipo de armamento y vehículos de combate y con llamamientos a alistarse en el ejército. Diapositivas, juguetes, laboratorios de química y máscaras de gas que se repartían en la época como prevención ante un posible ataque completaban el elenco de algunos de los objetos que se podían encontrar en las escuelas.

Como dato curioso, una de las escuelas que visitamos también hacía las veces de autoescuela. Según me comentaron los guías, esto se debía a que la aldea era demasiado pequeña y estaba muy alejada del resto de puntos habitados. Apenas había un par de aulas para los hijos de las diez o veinte familias. Aún se conservaban las motos con el sidecar y el chasis de algún coche con los que practicaban los adolescentes para sacarse el carné.

Dentro de los edificios administrativos que visitamos, desde donde se llevaba toda la organización de las distintas poblaciones, se podían observar desde paneles de información hasta tablas de

producción agrícola. Ahí se apuntaba la producción anual de leche, cereal y ganado, entre otros datos, de los distintos pueblos. En palabras de Pëtr, los pueblos competían por ver cuál tenía más y mejor producción a cambio de diplomas y premios. De esta forma se incentivaba a los agricultores y ganaderos a que produjeran más y cumplieran los planes del partido. Otro de los edificios en el que tuve ocasión de entrar era el servicio de reciclaje y de despacho de bebidas. Una pequeña casa donde se recogían los botes y botellas de vidrio utilizados para la leche, yogur, agua, vino…, pues los paquetes de usar y tirar no se conocían apenas y todo se reutilizaba. Por último, con la visita a una enorme granja colectiva llamada «El triunfo del socialismo» y el teatro municipal, un gran edificio con capacidad para doscientas o trescientas personas, cerramos prácticamente la visita por esta zona más cercana al reactor. En algunos puntos del lugar el dosímetro que llevaban los guías marcaba niveles de radiación hasta cien veces más altos de lo normal. De hecho, desde aquí se podía ver el sarcófago que cubre la central de Chernóbil si te subías lo suficientemente alto.

Al alejarnos de la Zona de Exclusión de vuelta a donde habíamos dejado el coche, una sensación de melancolía y asombro nos acompañaba. La naturaleza ha comenzado a borrar las huellas de la civilización, pero las estructuras aún resisten, aferradas a la memoria de lo que fueron. Caminos antes transitados por agricultores y niños ahora son invadidos por raíces y ramas que reclaman su dominio.

Desde la distancia, las aldeas abandonadas parecen meros espectros de un pasado distante. Sus casas vacías y edificios en ruinas cuentan historias sin palabras, narradas por el crujido de la madera podrida y el susurro del viento a través de las ventanas rotas. Los recuerdos de quienes habitaron aquí persisten en los objetos que dejaron atrás. Máscaras antiguas, una muñeca sin brazos, un cuaderno de apuntes escolares, un cartel propagandístico descolorido. Cada uno de ellos es una pieza de este rompecabezas y, al mismo tiempo, un testimonio del poder destructivo del hombre. Y desde luego también de la implacable resiliencia de la naturaleza.

4. Transiberiano. El sueño del zar

El silbato del tren corta el aire de Vladivostok, mi punto de partida en esta aventura. Bajo el arco de la histórica estación ferroviaria, donde una señal con el escudo imperial ruso indica el kilómetro 9.288, el tren 001Э *Rossiya* (Rusia) se prepara para iniciar esta legendaria travesía. Es la línea ferroviaria más larga del planeta operada bajo un solo sistema, y sigue siendo la columna vertebral del transporte en Rusia. Por delante, 164 horas de viaje, 6 días y 20 horas a través de 8 husos horarios y 130 estaciones. Este no es solo un tren, es un viaje a través de la historia, la ingeniería y la inmensidad de Rusia. Cuando se inauguró oficialmente en 1904, el Ferrocarril Transiberiano se consideró una hazaña sin precedentes. Su construcción, iniciada en 1891 por orden del zar Alejandro III, fue una empresa titánica que requirió el trabajo de decenas de miles de obreros, ingenieros y soldados. La línea conectó la Rusia europea con su remoto extremo oriental, uniendo Vladivostok con Moscú y asegurando la presencia rusa en Siberia y el Pacífico. Con su finalización, el imperio no solo consolidó su dominio territorial, sino que abrió rutas comerciales, impulsó el desarrollo industrial y facilitó el movimiento de tropas en tiempos de guerra. Aunque el transporte aéreo ha adquirido relevancia en comparación con el tren, más de un siglo después el Transiberiano sigue siendo la arteria vital del país. Durante una semana, la vida se desarrolla dentro del vagón. El

traqueteo rítmico de las ruedas sobre los rieles, el aroma del té caliente del samovar y las conversaciones con compañeros de viaje crean una atmósfera única. Viajar en el Transiberiano no es solo trasladarse de un punto a otro, es experimentar Rusia en su esencia más profunda a través de su geografía, su gente y su historia.

Antes incluso de empezar el canal ya tenía en mente realizar el Transiberiano. No me equivoco si afirmo que es uno de los viajes que suscitan mayor interés entre los amantes de la historia y la cultura rusa. A diferencia de cómo me lo había imaginado, este viaje comienza en la ciudad de Vladivostok. Considerada por muchos el final del trayecto, para mí supuso el inicio. Para quien no la conozca, Vladivostok es considerada la joya del Lejano Oriente ruso, una ciudad portuaria que se alza en la costa del Pacífico y que actúa como puerta de entrada a la inmensidad asiática. Fundada 1860, su ubicación estratégica en la desembocadura de la bahía del Cuerno de Oro la convirtió rápidamente en un enclave vital para el comercio y la defensa. Con el paso del tiempo, la ciudad se transformó de un modesto puesto militar a un vibrante centro urbano. El arribo del Ferrocarril Transiberiano en 1904, que culminó su recorrido en Vladivostok, impulsó su crecimiento y consolidó su papel como nexo entre Europa y Asia. Este avance transformó la ciudad en un punto de encuentro de culturas, donde se fusionan tradiciones orientales y occidentales reflejadas en su arquitectura ecléctica y su variada oferta cultural. El centro de Vladivostok muestra una mezcla de arquitectura imperial rusa, soviética y moderna. Algunos edificios coloniales del siglo XIX y principios del XX recuerdan el pasado de la ciudad como un puerto comercial en expansión. En algunas fachadas abunda el ladrillo cocido de color rojo y en otras, un exquisito estilo neoclásico. Durante la época soviética, se construyeron numerosos edificios de hormigón funcionalista, mientras que en las últimas décadas han aparecido rascacielos y estructuras modernas con fachadas repletas de cristal. Uno de los mayores símbolos de Vladivostok es su sistema de puentes, como el del Cuerno de Oro y el de la isla Ruski, que, con un vano principal de 1.104 metros, es el puente atirantado más largo del mundo.

Vladivostok permaneció cerrada al público, especialmente a los extranjeros, desde 1958 hasta 1991. Durante este periodo, la ciudad fue una base naval estratégica de la Unión Soviética que albergaba la Flota del Pacífico de la Armada Roja. Su ubicación en la costa del Pacífico y su importancia militar hicieron que las autoridades soviéticas restringieran el acceso para proteger sus instalaciones y operaciones navales. Incluso hoy en día esa protección se ve reflejada en pequeños detalles, como que está prohibido bajo sanción cruzar caminando o parar un automóvil en el puente del Cuerno de Oro. Según me comentó un taxista mientras lo cruzábamos, si un coche tiene alguna avería o necesita ayuda, enseguida aparece una patrulla para asegurarse de que no haya ninguna brecha de seguridad. Y no es para menos, ya que justo debajo se encuentran los astilleros y varios barcos militares. El cierre de la ciudad significó que no solo los extranjeros, sino también muchos ciudadanos soviéticos que no residían en Vladivostok tuvieran prohibido ingresar sin un permiso especial. Durante más de treinta años, la ciudad vivió en un relativo aislamiento, con una economía y una vida social muy influenciadas por la presencia militar. Fue en 1991, con la disolución de la Unión Soviética y las reformas de apertura de Mijaíl Gorbachov, cuando Vladivostok reabrió sus puertas al público. Desde entonces, ha experimentado un renacimiento como centro económico, comercial y turístico en el Lejano Oriente ruso. El puerto, siempre activo, es el corazón palpitante de la ciudad. Hoy en día acoge festivales culturales, foros económicos, exhibe una vibrante escena artística y disfruta de una gastronomía que integra sabores de oriente y occidente. Con una población en torno a los 600.000 habitantes, continúa siendo un punto estratégico en la red de transporte y comercio de Rusia, un testimonio del espíritu indomable del Lejano Oriente ruso.

La primera vez que pensé en hacer este viaje imaginé que sería largo, de unas tres o cuatro semanas, con tiempo suficiente para conocer en detalle cada región. Esto es lo recomendable si se quiere disfrutar en profundidad la experiencia, pero, si no se dispone de tanto tiempo, recomiendo, al menos, dedicarle dos semanas. Decidí hacer la ruta con solo dos paradas cercanas a Vladivostok, que

fueron Jabárovsk y Birobidzhan, y desde ahí embarcarme durante más de seis días seguidos hasta Moscú.

Lo primero que sorprende, como me pasó a mí, es el precio del billete. Pagué unos 160 euros por mi pasaje hasta Moscú en tren, lo mismo prácticamente que me costaba tomar un avión directo que en ocho horas me dejaría en la capital. Por eso apenas se utiliza hoy en día el Transiberiano para distancias tan largas. La mayoría de las personas que viajan en él recorren tres o cuatro días como mucho, sobre todo porque no les queda otra opción, ya que en muchas ocasiones las conexiones aéreas no son tan sencillas entre regiones.

Lo primero que me vino a la mente cuando me planté enfrente del monolito que marca los 9.288 kilómetros que recorre el tren hasta la capital fue la historia de su construcción. A finales del siglo XIX, Rusia enfrentaba un desafío monumental: la inmensidad de su propio territorio. La Siberia oriental, rica en recursos pero aislada por vastas llanuras, montañas y ríos helados, permanecía prácticamente desconectada del corazón del imperio. En 1891, el zar Alejandro III aprobó un ambicioso proyecto que cambiaría la historia del país. Se trataba de la construcción del Ferrocarril Transiberiano, una línea ferroviaria que uniría Moscú con el lejano puerto de Vladivostok. La planificación y ejecución de esta obra colosal estuvo a cargo del ministro de Finanzas Serguéi Witte, quien supervisó la construcción a lo largo de casi trece años, desde 1891 hasta 1904. Aunque algunos tramos seguirían mejorándose hasta 1916, la línea principal ya era operativa para el transporte de pasajeros y mercancías. La construcción se llevó a cabo en secciones, dividiéndola en varios tramos simultáneos para acelerar su finalización. Antes del Transiberiano, el viaje desde Moscú hasta Vladivostok era una odisea que podía durar meses y requería una combinación de trineos, barcos y carreteras rudimentarias. Existían líneas ferroviarias aisladas, como la ferrovía Moscú-Nizhni Nóvgorod, la línea de los Urales y algunas rutas en el oeste de Siberia, pero no había una conexión ferroviaria continua entre el oeste y el este del país. La primera piedra del Transiberiano se colocó oficialmente en Vladivostok el 31 de mayo de 1891, con la presencia del entonces

zarévich, el príncipe Nicolás, futuro Nicolás II. Desde ese punto, las obras avanzaron en dos direcciones: hacia el oeste, desde Vladivostok, y hacia el este, desde Cheliábinsk y los Urales, donde el ferrocarril ya llegaba desde Moscú.

Los primeros tramos construidos fueron la sección Vladivostok-Jabárovsk (1897), parte de la línea del Amur; la sección Cheliábinsk-Omsk en 1896, avanzando hacia Siberia occidental; la sección Omsk-Novonikoláyevsk, hoy Novosibirsk, entre 1897 y 1899, permitiendo el cruce del río Ob, y la sección Irkutsk-Baikal en 1899, donde los trenes debían cruzar el lago Baikal en ferri antes de completarse la línea. La construcción fue una hazaña de ingeniería en uno de los terrenos más inhóspitos del planeta. Miles de obreros, campesinos reclutados, prisioneros y soldados trabajaron en condiciones extremas, enfrentando inviernos siberianos de hasta –50°C, el cruce de montañas, ríos inmensos y zonas de permafrost. Uno de los mayores desafíos fue precisamente el mítico lago Baikal, el más profundo del mundo y que alberga el 20% del agua dulce no congelada del planeta. Como mencionaba, inicialmente los trenes eran transportados en un ferri rompehielos, hasta que en 1904 se completó la línea que bordeaba el lago. Otro tramo complicado fue la línea del Amur, entre Jabárovsk y Chitá, donde la construcción se retrasó, lo que supuso que hasta 1916 los trenes tenían que atravesar territorio chino utilizando la línea del Ferrocarril Oriental Chino.

Las estaciones inauguradas durante los primeros años fueron hitos fundamentales en la expansión del ferrocarril y supusieron un crecimiento exponencial de los núcleos urbanos existentes, mientras que otros cercanos fueron perdiendo protagonismo al no tener las vías cerca. Entre las principales estaciones destacan Cheliábinsk, situada en los Urales, frontera natural entre la Rusia europea y la asiática; Omsk, una de las principales ciudades de Siberia occidental; Novosibirsk, el que sería el futuro centro industrial de Siberia; Irkustk, puerta de entrada al lago Baikal; Jabárovsk, clave para el acceso al Lejano Oriente a orillas del mítico río Amur, y Vladivostok. En cuanto la línea entró en funcionamiento, el tiempo de viaje se redujo de meses a solo dos semanas. El ferrocarril no solo fue un

logro técnico, sino un símbolo de la ambición imperial rusa. Con su construcción, Siberia y el Lejano Oriente dejaron de ser un territorio remoto y se convirtieron en parte integral del país. Sin embargo, la historia del Transiberiano no terminó con su inauguración. En las décadas siguientes, se modernizó, expandió y se convirtió en un elemento esencial en la historia de Rusia, desempeñando un papel clave en la Primera Guerra Mundial, la Revolución rusa y la Segunda Guerra Mundial. Hoy en día existen multitud de líneas que cruzan Siberia por diversas ciudades y lo que comenzó como un sueño del zar Alejandro III sigue siendo, más de un siglo después, la línea ferroviaria más emblemática del mundo.

El tren infinito: 130 estaciones, 7 días, 9.288 kilómetros

El primer tramo lo realicé con Miguel, del canal Paraísos en Asia, otro curtido viajero que conocí a través de YouTube. Nos montamos en Vladivostok con rumbo a Jabárovsk, un tramo nocturno de casi catorce horas, por lo que dio tiempo a cenar algo en el vagón restaurante antes de irnos a dormir. Para Miguel era la primera vez en Rusia y la verdad que empezó fuerte. Aparte de comenzar con el mítico Transiberiano, en la frontera le retuvieron los agentes mientras le revisaban el teléfono y le hacían algunas preguntas. Por lo general, en la parte europea las autoridades rusas están más acostumbradas a lidiar con el tránsito de turistas de la Unión Europea, pero en el Lejano Oriente, donde la mayoría del tráfico turístico está compuesto por chinos, es raro ver a un occidental y suelen recelar bastante. Más si cabe si tenemos en cuenta la situación de conflicto bélico y tensión existente, pues este viaje lo realizamos en septiembre de 2024. Por si eso fuera poco, mientras estábamos cenando, tomando unas cervezas y unos vodkas de bienvenida, un militar que llevaba un rato observándonos al otro lado del vagón se acercó a nosotros y comenzó a grabarnos con el móvil. Le invitamos a tomar algo y, aunque aceptó sentarse, mientras charlábamos se notaba cierta tensión por su parte. Según

nos contó, llevaba desde el comienzo sirviendo en el frente y ahora estaba de permiso. Pero lo que más le preocupaba era que fuéramos terroristas o infiltrados, ya que había visto a muchos mercenarios en el campo de batalla. De alguna forma conseguimos que no fuera a más el tema y, después de charlar un rato, se volvió a su mesa, se tomó el *borsch* que le quedaba y se fue a dormir. Nosotros, tras terminar nuestra cena y las cervezas, hicimos lo propio.

Al día siguiente amanecimos en Jabárovsk, otra ciudad icónica del Lejano Oriente ruso. Para los que quizá no estén muy familiarizados con el término, esto antes se consideraba Siberia oriental. La denominación Lejano Oriente ruso comenzó a utilizarse en el siglo XIX, especialmente después de la expansión del Imperio ruso hacia la costa del océano Pacífico y la consolidación de su presencia en la región tras los tratados con China: el de Aigun en 1858 y el de Pekín en 1860. A medida que Rusia se expandía hacia Vladivostok y el río Amur, se hizo necesario distinguir este territorio remoto de la Siberia más occidental. A finales del siglo XIX, el término ya se usaba oficialmente en documentos gubernamentales y mapas. En 1920, tras la Revolución rusa, la recién formada Unión Soviética creó la república del Lejano Oriente, un efímero estado que existió hasta 1922, cuando la región se integró por completo a la URSS. Desde entonces, el término Lejano Oriente quedó establecido oficialmente para referirse a esta vasta y remota parte del país. Incluye el territorio que va desde el lago Irkutsk y el río Lena hasta el mar de Japón, el estrecho de Bering y el mar de Ojostk. El área aproximada ocupa un tercio de toda Rusia, y en ella se calcula que viven tan solo unos ocho millones de personas, lo que la convierte en una de las zonas menos densamente pobladas del mundo.

Jabárovsk está a orillas del río Amur, una de las principales vías fluviales del noreste de Asia. Durante siglos ha sido una frontera natural y un punto de disputa entre Rusia y China. Su cuenca ha sido habitada históricamente por pueblos indígenas, como los evenkis, daur y nanai, que vivían de la caza, la pesca y el comercio con las dinastías chinas. En el siglo XVII, exploradores rusos como Yeroféi Jabárov, que da nombre a la ciudad, comenzaron a avanzar

hacia el sur desde Siberia y llegaron al Amur en busca de nuevas rutas comerciales y tierras fértiles. Jabárov exploró el Amur entre 1649 y 1653 con el objetivo de expandir el control ruso en el Lejano Oriente. Sus expediciones fueron clave para el conocimiento del territorio, aunque también provocaron conflictos con las tribus locales y con la dinastía Qing de China, que reclamaba la región. Posteriormente, en 1858, el general Nikolái Muraviov-Amurski, gobernador del Lejano Oriente ruso, fundó el fuerte que más tarde se convertiría en la ciudad de Jabárovsk, nombrándolo en honor al explorador. Durante sus expediciones y en los años posteriores, entre 1652 y 1689, hubo varios enfrentamientos armados, con los rusos estableciendo fuertes como Albazin, mientras los Qing respondían con campañas militares. La situación se resolvió con el Tratado de Nérchinsk en 1689, que estableció la frontera en favor de China y prohibió a los rusos asentarse en la cuenca del Amur.

A mediados del siglo XIX, con el debilitamiento de China tras las guerras del Opio y la creciente influencia rusa en Siberia, el Imperio ruso presionó para revisar las fronteras. El Tratado de Aigun impuesto en 1858 por Rusia permitió que el territorio al norte del Amur pasara a manos rusas, mientras que el sur siguió siendo chino. Dos años después, con el Tratado de Pekín en 1860, China cedió aún más territorio, incluyendo la costa donde Rusia fundó Vladivostok. Esto marcó la expansión definitiva de Rusia en la región, consolidando su presencia en el Lejano Oriente. Durante el siglo XX, el río Amur continuó siendo un punto de fricción. En la década de 1920, tras la Revolución rusa, China intentó recuperar influencia en la región, pero la Unión Soviética mantuvo el control. Uno de los conflictos más graves ocurrió en 1969, durante la Guerra Fría, cuando la disputa por la isla Damanski —Zhenbao en chino—, en el Amur, desembocó en un enfrentamiento armado entre tropas chinas y soviéticas. Los combates, que dejaron cientos de muertos, reflejaron el deterioro que por entonces sufrieron las relaciones sino-soviéticas. Finalmente, la isla quedó en manos soviéticas, pero el conflicto mostró la fragilidad de la frontera. Con la caída de la URSS y el crecimiento económico de China, ambos países buscaron

resolver sus disputas fronterizas de manera pacífica. Aunque en el pasado el Amur fue una línea de conflicto, en la actualidad es un símbolo de la creciente interconexión entre Rusia y China, con intercambios comerciales, proyectos de infraestructura y un flujo constante de personas y mercancías entre ambos lados de la frontera. Caminando por las calles de Jabárovsk y de Vladivostok se podían observar multitud de grupos de turistas chinos que venían a pasar unos días.

El principal motivo por el que quise hacer parada en Jabárovsk se debía a la película *Dersú Uzalá* (1975), de Akira Kurosawa. Inspirada en hechos reales, narra la amistad entre el capitán Vladimir Arséniev, explorador de la Rusia zarista, y Dersú Uzalá, cazador local que le acompañó en sus expediciones. Desde que la vi por primera vez, conservo en la memoria tanto el argumento como los paisajes que aparecían en ella, y siempre que puedo la recomiendo a aquellos que no la hayan visto, porque es de mis favoritas.

El capitán Vladimir Klávdievich Arséniev (1872-1930) fue un militar, geógrafo y etnógrafo ruso que dedicó gran parte de su vida a la exploración del Lejano Oriente, especialmente las tierras salvajes de la cuenca del río Ussuri. Sus expediciones no solo cartografiaron territorios desconocidos, sino que también documentaron la vida de los pueblos indígenas de la región. En 1902, durante una de sus expediciones por la región de Ussuri, entre Vladivostok y Jabárovsk, Arséniev y su equipo se encontraron con Dersú Uzalá, un cazador nanai, también llamados goldes, pueblo indígena que habitaba la taiga del Lejano Oriente. Dersú era un hombre mayor, de apariencia humilde y con un extraordinario conocimiento de la naturaleza. Sabía leer las huellas de los animales, predecir el clima y sobrevivir en condiciones extremas. Arséniev, impresionado por sus habilidades, lo invitó a unirse como guía en sus exploraciones. Así comenzó una profunda amistad basada en el respeto mutuo. Dersú enseñó al capitán y a sus hombres a comprender la taiga, a encontrar alimento y refugio, y a moverse con sigilo en un entorno donde la supervivencia dependía del conocimiento y la intuición. Juntos, Arséniev y Dersú recorrieron los montes Sijoté-Alín, cartografiando ríos, montañas y bosques hasta entonces poco explorados.

Documentaron la flora y fauna de la región, así como las costumbres de los pueblos indígenas que habitaban esas tierras. Arséniev, con formación científica, registraba sus hallazgos en mapas y diarios, mientras que Dersú aportaba el conocimiento ancestral de la taiga.

Con el paso de los años, la vista y las fuerzas de Dersú comenzaron a fallar. Al darse cuenta de que su amigo ya no podía sobrevivir solo en la taiga, Arséniev lo llevó a vivir con él en la ciudad de Jabárovsk en 1907. Sin embargo, la vida urbana resultó insoportable para Dersú. Acostumbrado a la libertad de la naturaleza, no pudo adaptarse a la vida en una casa ni a las costumbres de la ciudad. Poco tiempo después, Dersú decidió regresar a la taiga, pero su destino fue trágico. En 1908, fue encontrado muerto cerca del río Ussuri. Había sido asesinado, aparentemente por bandidos, para robarle su rifle, un objeto valioso, obsequio de Arséniev. El militar quedó profundamente afectado por la pérdida de su amigo y relató su historia en el libro *Dersú Uzalá*, publicado en 1923. Lo acontecido entre Arséniev y Dersú Uzalá es un testimonio de la conexión entre el hombre y la naturaleza, así como un relato sobre la amistad entre dos personas de mundos completamente distintos. Hoy, las exploraciones de Arséniev siguen siendo una referencia clave en la geografía del Lejano Oriente ruso. De hecho, hay una población en la zona que lleva su nombre, mientras que el nombre de Dersú Uzalá representa la sabiduría ancestral de los pueblos indígenas.

Precisamente a una hora en autobús al sur de Jabárovsk, en el pueblo de Korfovski, se encuentra el lugar en el que los bandidos acabaron con la vida de Dersú y donde quise hacer una parada. A un lado de la carretera hay una enorme roca con su nombre escrito, en un memorial a cuyos pies la gente sigue dejando flores de vez en cuando. El pueblo estaba formado por casas humildes, algunas de ellas visiblemente abandonadas o en muy mal estado. La mayoría de madera con techos de uralita o materiales similares y un pequeño espacio para el huerto en el jardín. Al lado del memorial a Dersú Uzalá, donde estaba la parada de autobús, había un par de comercios, una especie de ultramarinos. Sentados a la fresca vimos varios lugareños, aunque no pude saber si esperaban el autobús o

tan solo miraban pasar los coches y a la gente al no tener nada que hacer. Posiblemente una mezcla de ambos. Tras dar una vuelta por los alrededores del pueblo, dispuestos ya a volver a Jabárovsk, se nos acercaron dos hombres pidiéndonos algo de dinero suelto, primero a Miguel y luego a mí. Cuando me dijeron que lo querían para beberse unos vodkas, accedí con la condición de que los compartieran y charlásemos un rato. En la primera tienda en la que entré no tenían vodka, y en la segunda no me dejaron comprar nada más que cerveza. Al parecer era muy pronto para vender alcohol fuerte, así que tuvimos que conformarnos con el zumo de cebada.

Uno de los hombres tenía ya cerca de los sesenta, mientras que el otro apenas llegaba a los treinta años. Se les veía algo desgastados por el abuso continuado de alcohol, aunque fueron respetuosos en todo momento y no armaron ningún escándalo. El chico joven padecía una discapacidad que le impedía trabajar, según me contó, por lo que estaba en una situación de marginalidad y de adicción a la bebida. El más mayor, también alcohólico, había perdido a dos de sus hijos en Ucrania y vivía separado de su mujer. Con la pensión que cobraban apenas les daba para vivir mes a mes a ambos, aunque al mayor le habían pagado un dinero por el servicio al país de sus hijos, unos 50.000 euros, y los había utilizado para comprarse un apartamento en Jabárovsk, donde vivía su mujer. Cuando aún no nos habíamos acabado las cervezas, nuestra interesante charla se vio interrumpida por la llegada del autobús que nos llevó de vuelta a la ciudad, el cual no podíamos perder, pues teníamos los billetes del tren para nuestra siguiente parada, Birobidzhan, la capital del Óblast Autónomo Judío.

Ya de vuelta en la estación de Jabárovsk tomamos el tren que cubre ambas ciudades, separadas por apenas dos horas de trayecto. Durante el viaje tuve la oportunidad de entablar conversación con un sacerdote cristiano ortodoxo. Aunque fue breve, de unos veinte o treinta minutos, la sentí muy profunda. El chico tendría mi edad y me contaba que venía de Komsomolsk del Amur, una ciudad a 350 kilómetros al norte de Jabárovsk, donde trabajaba. Estuvimos hablando sobre el cristianismo ortodoxo y el catolicismo, me preguntaba cosas sobre nuestras tradiciones en España y se le veía

muy interesado en el papel del catolicismo en América. Se sorprendió cuando le dije que me había bañado en la epifanía en Moscú en una ocasión, una celebración religiosa que conmemora el bautizo de Jesús en el río Jordán y que los rusos ortodoxos celebran bañándose en el hielo. Algo tenía ese chico, como si irradiara una paz interior y gran serenidad. Me debió de ver muy interesado en la conversación porque me regaló un pequeño libro que agrupaba la correspondencia privada de Isabel Fiódorovna Románova y que él estaba repasando.

Nacida en 1864 como princesa Isabel de Hesse-Darmstadt, fue una gran duquesa de Rusia y destacada figura filantrópica. Al casarse con el gran duque Serguéi Aleksándrovich, tío del zar Nicolás II, se trasladó a Rusia y, aunque era luterana, se convirtió al cristianismo ortodoxo en 1891, adoptando plenamente la fe y cultura rusas. Tras el asesinato de su esposo en 1905, Isabel renunció a la vida aristocrática, fundó el convento de Marta y María en Moscú y se dedicó a la caridad y el servicio religioso. Durante la Revolución rusa, a pesar de su vida piadosa y alejada de la política, fue arrestada por los bolcheviques en 1918 y deportada a Alapáyevsk. El 17 de julio de 1918, fue arrojada viva a una mina junto con otros miembros de la familia imperial, donde, según diversos relatos, pasó horas rezando antes de morir. Su cuerpo fue rescatado y trasladado a Jerusalén, donde descansa en la iglesia de María Magdalena. En 1981, la Iglesia ortodoxa en el exilio la canonizó como santa mártir, reconociendo su vida de fe y entrega, y, en el año 2000, el patriarcado de Moscú la volvió a canonizar. Su legado sigue vivo en el convento que fundó y es un símbolo de compasión en tiempos de violencia y revolución.

El Óblast Autónomo Judío fue un proyecto único en la historia de la Unión Soviética. Creado en 1934 por el gobierno de Stalin, su objetivo era ofrecer a los judíos soviéticos un territorio propio dentro de la URSS, promoviendo el yidis como lengua oficial y un modelo de vida socialista judía alejado de las influencias religiosas y sionistas. A finales de la década de 1920, la Unión Soviética buscaba soluciones al denominado problema judío dentro de su ideología comunista. Aunque existía una importante población judía en ciudades como

Moscú, Kiev y Minsk, muchos eran perseguidos o discriminados. Como alternativa al sionismo, que promovía la emigración a Palestina, el gobierno soviético propuso la creación de un territorio judío dentro de la URSS. En 1928, el gobierno soviético eligió un área remota en el Lejano Oriente, cerca del río Amur y la frontera con China. La capital del territorio se estableció en Birobidzhan, y en 1934 el área obtuvo el estatus de óblast autónomo, convirtiéndose en la única región oficialmente judía dentro de la Unión Soviética. Las autoridades soviéticas promovieron activamente la migración judía a Birobidzhan, con propaganda que mostraba un paraíso socialista donde los judíos podrían mantener su cultura sin ser perseguidos. Se fundaron escuelas en yidis, periódicos, teatros y cooperativas agrícolas con nombres hebreos y referencias a la tradición judía socialista. Sin embargo, la realidad era muy diferente. La región estaba prácticamente despoblada, con un clima extremo y una infraestructura deficiente. Según algunos historiadores, los primeros colonos enfrentaron duras condiciones de vida: inviernos gélidos, falta de viviendas adecuadas y problemas con la agricultura en tierras pantanosas. A pesar de ello, en la década de 1930 llegaron miles de judíos desde distintas partes de la URSS y también de otros países, como Argentina y Estados Unidos, alcanzándose cifras de entre 20.000 y 30.000 judíos viviendo en el óblast.

La pugna entre el sionismo y la URSS no solo se reflejó en la propaganda y en el discurso ideológico, sino también en la vida de los judíos soviéticos, que quedaron atrapados entre dos fuerzas con visiones completamente opuestas sobre su identidad y futuro. Tras la Revolución de Octubre de 1917, la URSS adoptó una postura ambigua hacia los judíos. Por un lado, abolió las restricciones zaristas que los confinaban a la Zona de Asentamiento y promovió su integración en la sociedad soviética. Esta zona fue una región del Imperio ruso donde desde finales del siglo XVIII se obligó a residir a la mayoría de los judíos del imperio. Creada por Catalina la Grande en 1791, abarcaba partes de la actual Polonia, Ucrania, Bielorrusia, Lituania y Moldavia, restringiendo su acceso a las principales ciudades del interior de Rusia. Por otro lado, el sionismo fue

declarado burgués y reaccionario, ya que promovía una identidad nacional judía en lugar del internacionalismo comunista. El movimiento sionista promovía la emigración judía a Palestina bajo el Mandato Británico. A pesar de las restricciones impuestas por el gobierno británico y la oposición de algunos sectores judíos ortodoxos y socialistas, el proyecto sionista ganó fuerza, especialmente tras el ascenso del nazismo en los años treinta y la persecución en Europa. Tras el Holocausto, la demanda de un Estado judío se volvió innegociable. En 1947, la ONU aprobó el Plan de Partición de Palestina, y en 1948 se proclamó el Estado de Israel.

En un giro inesperado, Stalin apoyó a Israel, viendo en su gobierno socialista un posible aliado contra los intereses británicos en Oriente Medio. La URSS fue, de hecho, uno de los primeros países en reconocer a Israel. Sin embargo, la relación entre la URSS e Israel se deterioró rápidamente. Israel se alineó con Occidente en la Guerra Fría, y Stalin comenzó a ver el sionismo como una amenaza. En los años cincuenta se cerraron las instituciones judías en Birobidzhan, se arrestó a prominentes intelectuales judíos y se fabricó el llamado Complot de los Médicos en 1952, una supuesta conspiración de médicos judíos para asesinar a líderes soviéticos. Se temía que los judíos soviéticos fueran leales a Israel en lugar de a la URSS. Después de la muerte de Stalin en 1953, la represión se redujo, pero los judíos soviéticos siguieron enfrentando restricciones. Durante décadas, se les impidió emigrar a Israel, a pesar de la presión internacional. A partir de la década de 1970, con la firma de los Acuerdos de Helsinki y la presión de Estados Unidos, la URSS permitió gradualmente la emigración judía. Entre 1968 y 1989, más de 250.000 judíos soviéticos emigraron a Israel, marcando el fin del experimento de Birobidzhan. Tras la disolución de la URSS en 1991, la emigración judía se disparó, y el Óblast Autónomo Judío perdió casi toda su población judía. Así, la pugna entre el sionismo y la URSS terminó con la victoria del primero, consolidando a Israel como el principal destino del pueblo judío y dejando a Birobidzhan como un experimento histórico casi olvidado.

Hoy en día su población judía es mínima. De los aproximadamente 150.000 habitantes que tiene la región, menos del 1% es judía,

alrededor de 2.000 personas. El yidis ha sido eliminado prácticamente por completo en favor del ruso, pero, a pesar de la casi desaparición de la comunidad judía, aún quedan rastros de su herencia cultural en museos, monumentos, festivales, y hay hasta un teatro yidis en Birobidzhan. También vimos una sinagoga, que conseguimos visitar, y que es una especie de museo y centro cultural al que acuden tanto los visitantes como las familias judías que quedan.

Nada más bajar del tren, en la propia estación, pudimos ver carteles con textos en yidis y, una vez fuera, un monumento con forma de menorá, el candelabro de siete brazos. Al lado, una escultura de bronce con una familia judía sentada en un carro tirado por un caballo, que representa a los migrantes judíos de los años treinta que se mudaron a estas tierras. La capital es un lugar humilde, pequeño en comparación con Jabárovsk o Vladivostok, en la que apenas viven 70.000 personas. No tiene grandes edificios ni anchas avenidas llenas de comercios, sino que es una ciudad muy tranquila, verde y arbolada. Los carteles de las calles estaban en ruso y yidis, y en los quioscos y tiendas se repartía de manera gratuita el periódico local, también en yidis. En la visita a la sinagoga tuvimos ocasión de charlar con el encargado, que nos habló muy amablemente de la historia de la región. Cuando le pregunté sobre qué pensaban de Stalin, me contestó que, por lo general, la comunidad judía tenía sentimientos encontrados. Por una parte, les había otorgado un lugar donde asentarse y comenzar una nueva vida; por otra, aún se acordaban de los años de represión posterior.

Después de visitar la sinagoga y de degustar platos típicos judíos en el restaurante *kosher* de al lado, nos preparamos para emprender, ahora sí, un gran viaje en el Transiberiano. En mi caso serían algo más de seis días de manera ininterrumpida y en el de Miguel, dos días hasta Ulán Udé, capital de Buriatia, región de mayoría budista cercana al lago Baikal, donde nuestros caminos se separarían.

El tren *Rossiya* número 001Э hizo su entrada en la estación de Birobidzhan y en lo que tardamos en subirnos y acomodar las maletas ya estaba poniéndose en marcha. Este tren en concreto

ofrece un servicio rápido entre Vladivostok y Moscú, de manera ininterrumpida, y de las 130 paradas que hace por el camino apenas unas pocas superan los cuarenta minutos o la hora, solo en las ciudades más grandes. Mientras miraba por la ventana del vagón, mi retina fijaba en mi memoria el paisaje del Lejano Oriente. Nunca había visto semejante belleza e inmensidad: los bosques se extendían hasta perderse en el horizonte, alternándose con montañas y colinas, otorgándole al entorno un carácter salvaje e inhóspito. Los puntos habitados eran muy pocos, y de vez en cuando hacían su aparición al lado de las vías casas de madera abandonadas. En un momento del viaje, incluso vi lo que se asemejaba a un campo de trabajos forzados abandonado, lo que me resultó bastante raro, pues estaba a escasos metros de las vías del tren, y no escondido en mitad del bosque, como uno podría pensar. Aunque desconozco de qué tipo de campo de trabajo o colonia penal se trataba, lo cierto es que aún era posible distinguir las torres de vigilancia, los barracones y el alambre de espino que bordeaba el perímetro.

Mientras estuvo Miguel, el viaje se hizo ameno, y, aunque no estuviéramos hablando a todas horas, siempre había tiempo para tomar algo juntos o charlar. Lo duro de verdad llegó cuando él se bajó en su destino y a mí aún me quedaban cuatro días metido en mi cubículo de *platzkart*. Después de Ulán Udé, donde Miguel me dejó, bordeamos el lago Baikal, aunque era de noche y no pude ver absolutamente nada de nada. Al estar tanto tiempo metido en el tren, me acabé haciendo íntimo de la jefa de vagón, algo extraordinario, pues en ninguno de mis viajes por Rusia había encontrado a una tan seca como ella: parecía estar enfadada con todo el mundo sin razón aparente, o al menos yo no pude descubrirla. El resto del viaje transcurrió entre largos periodos mirando por la ventana, lecturas, la escritura de algunos capítulos de este libro y charlas con otros pasajeros con perfiles de lo más variopintos.

Uno era obrero destinado en la construcción del Anillo Circular de Fotones de Siberia (SKIF, por sus siglas en ruso), un megaproyecto científico localizado cerca de Novosibirsk que pretende estar a la

altura del acelerador CERN europeo. Parecía alucinado por la magnitud del proyecto y se tiró cuatro días en el tren. Otro, un soldador de puentes especializado en metales que se bajó en Omsk y que no paraba de quejarse porque la empresa le había metido cinco días en el tren por ahorrarse un billete de avión. Un tipo de mediana edad, gracioso, sin apenas dientes, que debió verse todo el catálogo de películas del tren al menos dos veces.

Alumnos de primaria y secundaria que iban de competición deportiva a la siguiente ciudad y que ocuparon todo el vagón en una parada nocturna, como si se tratara de un campamento. Armando jaleo hasta que el compañero sin dientes les puso firmes. Abuelitas que volvían a encontrarse con sus familiares después de seis y ocho años sin verles, haciendo un viaje de tres y cuatro días cruzando Siberia. Me hablaban de la Unión Soviética, de Brezhnev, y de que en aquel entonces había más seguridad y estabilidad económica. A una de ellas le desapareció una zapatilla de andar por casa y le apareció en el vagón siguiente, lo cual nos tuvo en vilo hasta que la encontramos y dedujimos que posiblemente había sido arrastrada por el saco de ropa sucia que cada día manda a lavar la jefa de vagón.

Una profesora de ruso que me oyó hablar en otra conversación y se tomó la molestia de decirme que tenía un ruso muy bonito y cultivado. Un armenio que volvía a su país y parecía salido de la cárcel hacía tres días, con el que intercambié unos cigarrillos norcoreanos que traje de recuerdo por unos armenios. Una familia de gitanos con la abuela, la madre, el hijo mayor y la hija, que en cuanto entraron se hicieron con cuatro camas y se colocaron las mantas a modo de cortina para tener intimidad. Y hasta un grupo de soldados que iban al frente y se habían juntado con algunos borrachines del vagón para beber vodka y cerveza como cosacos. Como puedes ver, todo tipo de perfiles.

De todas formas, aunque pueda parecer muy romántico hacer el Transiberiano de esta manera, no se lo recomiendo a nadie. Estar metido más de seis días en el tren sin apenas tiempo para estirar las piernas dando un paseo y con el traqueteo constante se me hizo

duro. Especialmente el último día, cuando parecía que nunca llegaríamos a la capital.

Una vez en Moscú, y junto al monolito que marca el kilómetro cero del Transiberiano, fui consciente de que por fin había cumplido el objetivo de cruzar toda Rusia en tren. Así, logré «cabalgar» sobre el simbólico puente que une Oriente y Occidente, el pasado y el presente, un ahora que sigue avanzando incansable.

5. El Cáucaso.
El corazón salvaje de Rusia

El Cáucaso es de mis lugares favoritos en Rusia. Es la tierra donde me casé y en la que tuve mi primer acercamiento a la cultura rusa, ese crisol de pueblos inabarcable. Además, es el lugar que vio crecer mi canal y por lo que todo esto es posible. Sin duda, le guardo un especial cariño en mi corazón, pues allí siempre me han tratado con cariño y hospitalidad, y, a lo largo de los años, he aprendido mucho y me ha servido para crecer como persona, tanto de manera física como mental, y comprender mejor este mundo en el que vivimos.

Las montañas del Cáucaso ruso se alzan como una barrera de piedra y nieve, un confín donde Europa se disuelve en Asia y donde el tiempo parece encallado entre el pasado y el presente. Aquí, en esta región de cumbres eternas y valles insondables, la historia ha dejado su huella en sangre y leyenda. Las repúblicas que conforman este mosaico geográfico, Chechenia, Daguestán, Ingusetia, Osetia del Norte-Alania, Kabardia-Balkaria, Karacháyevo-Cherkesia y Adigueya, han sido testigos de imperios en pugna, de conquistas zaristas, de las luchas intestinas de la Unión Soviética y de las cicatrices de la guerra moderna.

Chechenia, cuyo nombre evoca imágenes de resistencia, ha vivido siglos de lucha, primero contra los zares, luego contra los bolcheviques y, en tiempos recientes, contra la Federación Rusa en dos cruentas guerras que devastaron su capital, Grozni. Hoy, su

reconstrucción brilla con edificios modernos, calles iluminadas y promesas de estabilidad, aunque el eco de un pasado combativo parece no desaparecer nunca. Daguestán, la tierra de los mil pueblos, es un crisol de etnias y lenguas, donde cada valle parece hablar un idioma propio. Desde tiempos inmemoriales, este rincón del Cáucaso ha sido un corredor de caravanas de mercaderes y ejércitos, en el que persas, árabes y mongoles dejaron su impronta. Ingusetia, la más pequeña de estas repúblicas, comparte con Chechenia una historia de dolor y deportaciones. Durante el régimen estalinista, su pueblo fue enviado a las estepas de Asia Central, acusado de traición por haber plantado cara a la revolución bolchevique y permanecer del lado del zar. Regresaron décadas después solo para encontrarse con un hogar transformado y sus aldeas ocupadas por otros. Hoy, Ingusetia busca su lugar en la Federación con una calma tensa. Osetia del Norte-Alania se yergue con orgullo sobre un pasado escita y alano, en el que se vislumbran los vestigios de pueblos que alguna vez cabalgaron sobre las estepas y desafiaron a Roma. Vladikavkaz, su capital, es un punto de encuentro entre la cultura rusa y las tradiciones caucásicas. Kabardia-Balkaria y Karacháyevo-Cherkesia son repúblicas hermanas en muchos sentidos, compartiendo montañas imponentes, como el Elbrús, el pico más alto de Europa. Aquí, los circasianos, los kabardos, los balkares y los karacháis han convivido, a veces en paz, a veces en pugna, bajo los vaivenes de la historia rusa y soviética. Sus tierras, ricas en paisajes de ensueño, han sido escenario de exilios forzados, también del principado medieval de Circasia y de la lucha contra el Imperio ruso. Por último, Adigueya, la más occidental de estas repúblicas, nos recuerda la vasta diáspora del pueblo circasiano que, tras las guerras del siglo XIX, fue empujado al exilio otomano. Aunque pequeña, su identidad persiste con fuerza, anclada en su lengua, en su danza y en la memoria de un pueblo disperso pero nunca olvidado. El Cáucaso ruso sigue siendo una frontera viva, donde el pasado y el presente conviven en un equilibrio frágil. Entre las sombras de la historia y la luz de la

modernidad, sus pueblos continúan su camino, aferrados a sus montañas y a su espíritu indomable.

Desde que llegué a Rusia siempre me habían llamado la atención estas repúblicas y, aunque he estado en varias ocasiones recorriendo las distintas regiones que componen el Cáucaso ruso, exceptuando Daguestán, que todavía no he conseguido visitar, en este capítulo me ceñiré a contar el primer viaje que hice por estas repúblicas en 2022. Incluye Kabardia-Balkaria, Osetia del Norte-Alania, Ingusetia y Chechenia. Según iba leyendo y preparando el itinerario, más alucinaba sobre su historia pasada y reciente. Por ello, estimado lector, te invito a adentrarte en un mundo que me cautivó desde el primer momento y que sigue asombrándome incluso a día de hoy.

Dado que preparé un itinerario de apenas cinco o seis días para visitar estas cuatro repúblicas, iba bastante apretado de tiempo. Mi objetivo era visitar lo máximo posible, por lo que me hice con un coche, ya que el transporte público, sobre todo en las zonas de montaña, es prácticamente inexistente o de supervivencia. Y a mí me interesaba visitar diferentes lugares ocultos entre las montañas, lejos de los valles, donde estas poblaciones forjaron su historia.

Kislovodsk, un balneario a los pies del Elbrús

Antes de emprender el viaje, fui a la boda de unos amigos y decidí visitar la ciudad de Kislovodsk, situada a las faldas de la cordillera del Cáucaso, enfrente del monte Elbrús, en la frontera con las repúblicas de Kabardia-Balkaria y Karacháyevo-Cherkesia. Conocida por sus aguas minerales y su aire puro, es un destino preferente, desde hace siglos, para los que buscan salud y descanso. Su nombre, que significa «agua ácida» en ruso, se debe a sus manantiales naturales, con diversos tipos de aguas de propiedades curativas, entre las que destaca la Narzan, cuya denominación proviene de la palabra *cabardina*, que significa «agua heroica». Existen distintos tipos de Narzan: el Narzan común, rico en dióxido de carbono y minerales esenciales; el Narzan dolomítico, con un

mayor contenido de calcio y magnesio, recomendado para fortalecer el sistema óseo, y el Narzan sulfato, con propiedades digestivas y hepatoprotectoras, y con un fuerte olor a huevo podrido. Estas aguas han sido utilizadas durante siglos para tratar afecciones del aparato digestivo, trastornos metabólicos y problemas cardiovasculares. El turismo sanitario en Kislovodsk comenzó a desarrollarse a gran escala en el siglo XIX, cuando la aristocracia rusa y los intelectuales del Imperio zarista acudían a la ciudad en busca de descanso y rejuvenecimiento. Con la llegada de la era soviética, este tipo de turismo fue democratizado, y Kislovodsk se convirtió en un destino clave dentro del sistema de sanatorios de la URSS. Miles de ciudadanos soviéticos recibían vacaciones terapéuticas en sus balnearios, donde tratamientos con agua mineral, lodo medicinal y terapias de aire fresco eran parte de la rutina. En la actualidad, Kislovodsk sigue siendo un centro neurálgico del turismo de salud en Rusia. Si bien los sanatorios han sido modernizados y algunos han adoptado un enfoque más lujoso, el legado de la época soviética aún perdura en la estructura y la oferta de tratamientos accesibles para la población.

Esta región del Cáucaso, denominada Mineralnye Vody —«Aguas Minerales»—, comprende no solo Kislovodsk, sino también otras ciudades famosas por sus manantiales terapéuticos, como Piatigorsk —donde en 1841 falleció, a los veintiséis años, el escritor y poeta Mijaíl Lermotov, el poeta del Cáucaso, tras un duelo con pistolas—, Essentuki y Zheleznovodsk. Dependiendo de la localidad, los manantiales de agua varían en su composición. En Piatigorsk —que significa los «Cinco Montes»—, las aguas minerales son ricas en sulfatos y utilizadas para tratar afecciones reumáticas; en Essentuki, las fuentes de Essentuki 4 y Essentuki 17 son célebres por sus beneficios digestivos, mientras que en Zheleznovodsk, las aguas ferrosas ayudan en el tratamiento de la anemia y los problemas renales. Después de haber probado todo tipo de aguas minerales y asistido a la boda, tocaba emprender camino hacia la primera de las repúblicas, Kabardia-Balkaria.

Kabardia-Balkaria. El latido del Cáucaso ruso

La república de Kabardia-Balkaria, situada en el corazón del Cáucaso ruso, es un territorio de montañas majestuosas, ríos caudalosos y una historia marcada por la resistencia y la convivencia de distintos pueblos. Sus principales habitantes, los kabardinos y los balkares, han tejido a lo largo de los siglos una identidad cultural única, influenciada por sus raíces nómadas y agrícolas, así como por las vicisitudes políticas de la región. Antes de la anexión al Imperio ruso en el siglo XVIII, los kabardinos formaban un poderoso principado que mantenía estrechas relaciones con el Imperio otomano y el Janato de Crimea. Su sociedad estaba estructurada en clanes y se regía por un código de honor que aún pervive en muchas tradiciones locales. Los balkares, por otro lado, eran un pueblo de origen túrquico dedicado al pastoreo en las altas montañas y al comercio con las regiones vecinas. Ambos grupos vivían en relativa autonomía, con estructuras sociales propias y formas de autogobierno basadas en la costumbre y el liderazgo de sus ancianos.

La anexión de Kabardia al Imperio ruso en 1763 y la posterior incorporación de Balkaria en el siglo XIX, en concreto en 1827, marcaron el inicio de un periodo de transformación profunda. Durante la guerra del Cáucaso (1817-1864), la región fue escenario de intensos combates, y muchas comunidades fueron desplazadas o exterminadas. Con la victoria rusa, la estructura política tradicional fue sustituida por una administración imperial, y parte de la población kabardina y balkaria emigró al Imperio otomano en un éxodo que aún recuerdan los más mayores. Durante la era soviética, la región experimentó cambios drásticos. En 1922, se creó la República Autónoma de Kabardia-Balkaria dentro de la Unión Soviética, y con ello llegó un proceso de industrialización forzada y colectivización de la agricultura. Más adelante, la Segunda Guerra Mundial trajo consigo una tragedia para los balkares: acusados de colaborar con los nazis, en 1944, bajo órdenes de Stalin, fueron

deportados en masa a Asia Central. No pudieron regresar hasta 1957, aunque encontraron sus hogares ocupados por otros grupos y sus propiedades confiscadas.

Hoy, en Kabardia-Balkaria viven aproximadamente 860.000 personas, de las cuales se estima que más de la mitad son kabardinos, un 57%, y balkares, algo más del 10%, junto con población rusa. Los idiomas oficiales son el kabardino, el balkar y el ruso. Pese a que el kabardino y el balkar pertenecen a la familia caucásica y túrquica, respectivamente, ambos usan el alfabeto cirílico para su escritura, adoptado durante la era soviética. La religión predominante es el islam suní, aunque persisten restos de creencias tradicionales y del adat, el código consuetudinario de los pueblos caucásicos y que también existe en Chechenia. En la actualidad, la región conserva muchas de sus antiguas costumbres, como la hospitalidad rigurosa, las elaboradas danzas guerreras y la equitación, reflejo de su pasado nómada y caballeresco. La economía de Kabardia-Balkaria es modesta y depende de la agricultura, la ganadería y la industria ligera. En los últimos años, el turismo ha cobrado gran importancia, especialmente en torno al monte Elbrús, la montaña más alta de Europa, que atrae a alpinistas y esquiadores de todo el mundo.

Decidí comenzar mi periplo por estas tierras en las cataratas de Cheguem, a unos 50 kilómetros en línea recta del monte Elbrús. Se trata de un desfiladero lleno de rápidos, cataratas y agua filtrándose por las rocas donde crecen árboles en posiciones imposibles. Es uno de los reclamos turísticos más importantes de la región y se pueden ver muchos puestecitos de *souvenirs* y algún que otro restaurante, pero con esa esencia de lugar poco masificado. De hecho, la conexión a internet dentro del desfiladero era inexistente cuando lo visité y la infraestructura era la justa, lo cual hace que, aunque haya turismo, permanezca algo salvaje. Se podían ver curiosidades, como un camello y varios ponis, con los cuales los turistas por unos pocos rublos podían hacerse una foto para el recuerdo. Después de observar la braveza del río a vista de dron durante algunos minutos, la lluvia comenzó a caer cada vez más fuerte, así que puse rumbo en busca de un lugar donde comer. A los pocos kilómetros, siguiendo el

curso del río Cheguem, aún en la zona montañosa, encontré un café en el borde de la calzada que atravesaba una localidad, llamada Bajo Cheguem. La carretera partía por la mitad este humilde pueblecito de montaña. En él se podían ver casas bajas, de un máximo de dos pisos, con una mayoría de tejados y verjas en tonos verdes o grises. Las tuberías de gas, por donde se canaliza el metano y propano que llega para calentar las casas y encender las cocinas, están al descubierto y hacen formas geométricas para pasar de una calle a otra. Vi, además, una pequeña mezquita igual a cualquier otra casa de no ser por su minarete, con una modesta cúpula coronada con una medialuna dorada, y que presidía una especie de plaza a los pies de una parada de autobús en obras. A las puertas de la mezquita, un panel electrónico muestra en texto rojo sobre fondo negro frases del Corán:

> Gastad en el camino de Allah; que vuestras manos no os echen a perder llevándoos a la perdición, y haced el bien. Es verdad que Allah ama a los que hacen el bien. (2:195)

Al lado de la mezquita se veía alguna que otra casa abandonada, a medio derruir, y una gran escuela, que parecía inaugurada hacía poco tiempo. Por fin llegué al café que había visto desde el coche: una casa de dos pisos de ladrillo gris descubierto y un porche con tres columnas blancas. En su fachada, dos carteles de plástico a color, donde se podía leer: «Los mejores jichinís del mundo. Nuestros jichinís balkarios». Con el hambre que tenía y con ese reclamo publicitario obviamente debía entrar. El lugar era sencillo, como todo el pueblo, apenas unas cuantas mesas de plástico redondas con sillas blancas también de plástico. Como no había nadie a la vista, acabé metiéndome hasta la cocina, literalmente, en busca de alguien que me atendiera. La abuelita que me encontré, al ver que era extranjero y quería comer jichinís, aceptó que la grabara mientras los cocinaba con la condición de que no le enfocara la cara. Este pan plano relleno, sencillo en apariencia pero rico en sabor y tradición, es un símbolo de la hospitalidad y el orgullo culinario de los pueblos kabardinos y balkares. El jichiní se elabora con una masa

suave y elástica a base de harina, agua y sal, que se estira delicadamente hasta alcanzar la delgadez precisa. Luego, se rellena con distintos ingredientes según la temporada y el gusto familiar: el queso fresco de oveja se funde en su interior con un toque salado y cremoso, las patatas trituradas aportan una textura suave y reconfortante, y la carne de cordero o ternera, sazonada con hierbas y especias locales, ofrece una versión más contundente y saciante. El secreto de su sabor radica en la cocción, pues, una vez relleno y sellado en crudo, el jichiní se cuece en una sartén caliente sin aceite, permitiendo que la masa se dore y adquiera una textura ligeramente crujiente en el exterior mientras el interior se mantiene tierno y jugoso. Al final, se unta generosamente con mantequilla derretida, lo que le da un brillo apetitoso y un aroma inconfundible. Este plato no es solo un manjar cotidiano, sino también un elemento esencial en reuniones familiares y festividades. En las mesas kabardinas y balkarias, el jichiní se sirve con crema agria, encurtidos caseros y té negro fuerte.

La señora me enseñó, de principio a fin, cómo preparar un buen jichiní, lo que atrajo la atención de dos de sus nietos y otras dos mujeres que andaban por ahí faenando. La abuela mezcló la harina con aceite de girasol y le fue añadiendo agua a ojo hasta que dio con su proporción. Mientras, me iba contando que en el pueblo vivían cerca de 2.000 familias, en lugar de darme la cifra exacta de habitantes. Algunas son familias grandes, decía, de ocho o nueve miembros. Tomó la masa recién hecha y la ahuecó formando un cuenco pequeño, donde introdujo un pedazo redondo de queso con hojas de remolacha. Cuando tuvo una bola uniforme de la mezcla, lo aplanó con el rodillo hasta dejarlo fino. Después, como mencionaba antes, lo coció en la sartén hasta que se doró un poco y, muy importante, se infló. Cuando lo sacó, le puso un generoso pedazo de mantequilla mientras se desinflaba, y ya estaba listo para comer. En ese momento llegaron dos muchachos hambrientos que venían de trabajar en la obra, familiares de las abuelas cocineras, con los que entablé conversación enseguida. Estuvimos hablando un buen rato de España y de Kabardia-Balkaria y sus tradiciones. Se mostraban muy interesados por mi país y cuando les enseñaba fotos de

monumentos o ciudades en el teléfono alucinaban. Ellos, por su parte, me enseñaron un elaborado póster —se trataba de un árbol genealógico— con los patriarcas de los principales clanes montañeses y una multitud de ramificaciones, desde el siglo XV hasta el XXI. En total se representaban siete clanes: Tappasjanov, Akbulatov, Yaboev, Makitov, Neppeev, Kiuyguenov y Akizov, cada uno con sus escudos de familia correspondientes, a los cuales denominan *tamga*. Después de comer los jichinís con *ayran*, bebida a base de yogur salado con hierbas, y de otro rato de charla a la que se unió hasta el abuelo, tocaba seguir el camino hacia Nalchik, la capital de esta república. Por cierto, en el momento de pagar no me dejaron ni hacer el amago. Me invitaron a todo, pues decían que yo era su huésped y, según sus tradiciones, así debía de ser.

Y hablando de tradiciones, durante la comida los chicos me dijeron que, aunque eran musulmanes, la religión siempre debía estar de acuerdo con sus costumbres montañesas, por lo que la poligamia no estaba del todo bien vista. La mujer, para ellos, tiene un rol importante en la familia como administradora del hogar y de todo lo que ello conlleva, con voz y voto sobre decisiones importantes. Este no es más que un ejemplo de esa coexistencia de tradición y religión, algo que se repite por toda esta zona del Cáucaso. Si lo ponemos en perspectiva, algunas de sus tradiciones llevan con ellos varios siglos, e incluso milenios, mientras que la completa aceptación del islam fue relativamente tardía, en los siglos XVI y XVII.

Continué por las carreteras de montaña, atravesadas una y otra vez por vacas, hasta que llegué a Nalchik, la capital. En la entrada a la ciudad hay un arco del triunfo con los escudos de Rusia y de la república con una gran inscripción que reza «Para siempre con Rusia», y algún que otro cartel con el presidente Putin y el lema «Estamos orgullosos de nuestro país». Durante mi paseo logré ver también varios mosaicos de los tiempos soviéticos y carteles con la cinta de San Jorge en recuerdo a los héroes de la Gran Guerra Patria, que, como ya sabes, se trata de la Segunda Guerra Mundial. Además, encontré una imagen más actual: la de la abuelita ucraniana que salió a la puerta de su casa a recibir a los soldados

ucranianos, en abril de 2022, con una réplica de la bandera soviética que ondeó en la captura de Berlín en 1945. Las imágenes de los soldados pisoteando la bandera mientras ella la recogía y les decía: «Por esta bandera dieron su vida mis padres» se hicieron virales y se convirtieron en un símbolo de resistencia en Rusia. Esta gran pintura estaba en la fachada de un complejo deportivo que contaba con un hipódromo, algo no tan común en otras partes de Rusia, pero sí en esta región. Para estas poblaciones, el caballo ha sido, desde tiempos inmemoriales, un símbolo de orgullo, resistencia y tradición. Mucho más que un simple medio de transporte, el caballo ha definido el estilo de vida, la cultura y la identidad de los pueblos del Cáucaso, sirviendo como compañero en la guerra, aliado en la vida diaria y emblema de prestigio.

Entre las razas más destacadas de la región se encuentra el caballo kabardino, famoso por su resistencia y adaptabilidad a los terrenos montañosos. Criado durante siglos por los pueblos kabardinos, este caballo es apreciado por su capacidad para recorrer largas distancias con una notable resistencia, lo que lo convirtió en un recurso invaluable para los guerreros caucásicos. Su fuerza, agilidad y temperamento equilibrado lo hacen ideal tanto para la equitación moderna como para el trabajo en el campo. Otro equino de gran importancia en la región es el Karachaevski, originario de la vecina república de Karacháyevo-Cherkesia. Similar al kabardino, se distingue por su fortaleza y capacidad para soportar condiciones climáticas extremas, siendo históricamente utilizado por los pastores y comerciantes en sus desplazamientos por las difíciles rutas de montaña.

Durante los siglos de lucha contra los invasores y en la resistencia ante el Imperio ruso, los caballos fueron fundamentales en la estrategia de batalla de los pueblos caucásicos, proporcionando movilidad y rapidez en el combate. En la actualidad, el uso del caballo en Kabardia-Balkaria y sus regiones vecinas ha evolucionado. Aunque la mecanización ha reducido su papel en la agricultura y el transporte, sigue siendo fundamental en la cría selectiva, el turismo ecuestre y los deportes tradicionales. Las carreras de caballos, la doma y la equitación de montaña son prácticas comunes que

mantienen viva la conexión con este noble animal. Además, el caballo sigue siendo un símbolo de prestigio en la cultura kabardina y balkaria. La equitación es una habilidad altamente valorada, y poseer un buen caballo es motivo de orgullo. En celebraciones y festivales, las demostraciones ecuestres reflejan la destreza y el respeto que la población siente por sus ancestros y su legado ecuestre.

Pude acceder al hipódromo sin problema, ya que estaba abierto y, aunque no había ningún evento en ese momento, sí que alcancé a ver a un jinete cabalgando por la pista antes de volver al coche para seguir la ruta. Aquella tarde terminé de visitar Nalchik al atardecer, aunque la lluvia no me dejó visitar todo lo que hubiera querido, por lo que decidí hacer noche en Vladikavkaz, la capital de la república de Osetia del Norte-Alania, a donde llegué tras recorrer durante unas dos horas las carreteras llenas de camiones que hacen la ruta desde Rusia a Georgia y continúan hasta Armenia e Irán cargados de mercancías. Al día siguiente me esperaba un día por las montañas osetias.

Viaje a lo inhóspito: las montañas osetias

Después de hacer noche en un hotel —a 22 euros: baño propio, limpio, cama doble, mesa— al lado de la estación de autobuses, en plena entrada a la ciudad, recogí mis cosas y me di un paseo por el centro. Vladikavkaz es considerada una de las ciudades más estratégicas del Cáucaso. Fundada en 1784 como una fortaleza del Imperio ruso, su nombre significa «Gobernante del Cáucaso», lo que refleja su papel crucial en la expansión rusa en la región. A lo largo de los siglos ha sido un punto de conexión entre Rusia y el mundo caucásico, albergando una diversidad étnica y cultural que se refleja en su arquitectura y en su vida cotidiana. La ciudad es famosa por sus calles amplias y su impresionante paisaje montañoso, con el majestuoso monte Kazbek al fondo, la segunda cima más alta de la cordillera después del Elbrús. Su arquitectura combina elementos del

clasicismo ruso, el modernismo y la influencia oriental. Algunos de los edificios más antiguos y representativos incluyen la mezquita suní de Vladikavkaz, construida en 1908, con su inconfundible cúpula roja y decoración de estilo morisco, y la catedral de San Jorge, un icono ortodoxo de la ciudad. El edificio de la estación de ferrocarril también llamó mi atención por su estilo clásico con columnas y su fachada pintada de rojo y blanco. Además, los bulevares con construcciones del siglo XIX aún conservan el esplendor de la era imperial, otorgándole un aire nostálgico y elegante a la ciudad. Son fáciles de distinguir al ser edificios no tan altos, generalmente de ladrillo cocido.

Caminando por estos bulevares en donde se mezclan edificios de la época zarista con los bloques de pisos de la época soviética llegué al mercado central con el objetivo de desayunar algo y grabar. Me gusta grabar de vez en cuando los mercados tradicionales porque suelen dar mucho juego y además te puedes hacer una idea rápida de qué se vende y a qué precios. Son lugares donde fácilmente puedes tomar contacto con la cultura local. Sin embargo, mis deseos de grabar en el mercado fueron frustrados por su seguridad. Antes de entrar, ya me revisaron la mochila con el detector de metales, lo cual me pareció raro, pero cuando vieron que iba grabando con mi cámara saltaron las alertas y el empleado de seguridad, un señor de unos cuarenta o cincuenta años, llamó a su superior. El encargado me dijo que estaba categóricamente prohibido grabar dentro por razones de seguridad y, siendo honesto, en el momento no entendí muy bien por qué. Más tarde me enteré de que ese mercado había sido objetivo de horribles ataques terroristas contra la población civil. En 1999 y 2010, dos devastadoras explosiones causaron la muerte de decenas de personas y dejaron la ciudad sumida en el luto y la conmoción. El atentado de 2010, ocurrido el 9 de septiembre, fue uno de los ataques terroristas más terribles en la historia reciente de Osetia del Norte-Alania. Aquel día, un automóvil cargado con explosivos estalló cerca de la entrada del mercado, causando la muerte de al menos 19 personas e hiriendo a más de 200. El atentado fue atribuido a grupos extremistas vinculados al

terrorismo en el Cáucaso Norte, una región que en aquella época sufría una oleada de violencia insurgente. En los meses y años siguientes, el gobierno central y regional reforzaron las políticas de seguridad en espacios públicos, lo que, como pude experimentar, sigue vigente hoy en día con el fin de evitar este tipo de ataques.

Como no me dejaron grabar dentro, antes de desayunar decidí darme una vuelta por el perímetro del edificio, lleno de puestecitos improvisados con abuelitos y abuelitas vendiendo su género, que iba desde fruta, verduras, hortalizas y otros alimentos hasta ropa y calzado. Una vez dentro, por 1 euro me tomé unos blinis —una especie de crepe— con té verde, y pude echar un vistazo al mercado: un espacio abierto, a modo de patio, donde podías encontrar sobre todo frutas, verduras y ropa, rodeado de otro espacio cubierto compuesto por dos galerías de techos altos, donde estaban los productos refrigerados, como carne y lácteos. Me llamó la atención que en varios puestos tuvieran el retrato de Stalin, algo que quizá pueda parecer normal al tratarse de un territorio que perteneció a la URSS, pero nada más lejos de la realidad. A mediados de los años cincuenta, en 1956, en el XX Congreso del Partido, Nikita Jruschov pronunció, a puerta cerrada, el conocido como «Discurso Secreto», del cual se emitieron copias solo para las distintas dirigencias regionales del PCUS y algunos países extranjeros, y que no se publicó en la URSS hasta 1988. En esta intervención, Jruschov denunció los crímenes de Stalin, su culto a la personalidad, las purgas políticas y la represión masiva de la era estalinista. El discurso marcó el inicio de la desestalinización, un proceso que incluyó la liberación de presos políticos, la rehabilitación de víctimas de las purgas, la retirada de estatuas de Stalin y el cambio de nombres de ciudades y calles. Por eso me sorprendió tanto ver sus retratos en el mercado, ya que durante mis años en Rusia nunca había visto nada parecido. Quizá alguna foto suelta en algún mercadillo o un busto en algún museo, pero no de esta forma.

Lo mismo me ocurrió cuando visité el Parque de la Victoria, dedicado a la Gran Guerra Patria (suele haber uno en todas las ciudades), donde se aloja la llama eterna. Allí, junto al de otros generales, había un busto de Stalin. También fue la primera vez que

veía algo así en mis viajes por Rusia, e incluso hoy en día es el único lugar donde lo he visto. La explicación reside en que durante el liderazgo de Stalin los osetios experimentaron un importante proceso de modernización y urbanización. A diferencia de otros pueblos del Cáucaso, no sufrieron deportaciones masivas, lo que les permitió consolidar su posición en la región. Los osetios ocuparon cargos administrativos y militares dentro de la estructura soviética y se beneficiaron del desarrollo industrial y educativo promovido por el gobierno comunista. Uno de los lazos más notorios de los osetios con la élite soviética fue su relación con Iósif Stalin. Aunque Stalin era de origen georgiano, su principal aliado y jefe de la NKVD, la policía secreta soviética, Lavrenti Beria, también de origen georgiano, tenía vínculos con los osetios y promovió a varios funcionarios de esta etnia dentro del aparato estatal. Por eso en esta región vecina a Georgia se le recuerda con mayor aprecio que en otras regiones de Rusia, y la desestalinización es menor.

La Escuela número uno de Beslán: la peor tragedia de Rusia

Una vez que terminé de visitar el Parque de la Victoria, puse rumbo a las montañas, pero antes pasé por la ciudad de Beslán, una pequeña localidad a 30 kilómetros al norte de Vladikavkaz. Aquí se encuentra el memorial a la masacre que ocurrió entre el 1 y el 3 de septiembre de 2004, cuando un grupo de terroristas armados tomó como rehenes a más de 1.100 personas, en su mayoría niños, en la Escuela número uno de Beslán. El asalto fue llevado a cabo por un grupo de militantes chechenos y de otras repúblicas del Cáucaso Norte, que exigían la retirada de las tropas rusas de Chechenia. Los atacantes reunieron a los rehenes en el gimnasio de la escuela, donde colocaron explosivos y les negaron agua y comida. Durante los tres días del secuestro, las condiciones dentro del edificio se volvieron insoportables, especialmente para los niños. El 3 de septiembre, tras varias explosiones dentro de la escuela, las fuerzas de seguridad rusas iniciaron una operación de rescate. El

enfrentamiento resultó en un intenso tiroteo y el colapso parcial del edificio. Al final de la crisis, murieron más de 330 personas, de las cuales 186 eran niños. El ataque a Beslán dejó una marca imborrable en la memoria colectiva de Rusia y del mundo, sirviendo como un recordatorio del impacto devastador del terrorismo y la violencia en la vida de los más vulnerables. Aun sabiendo lo que me iba a encontrar en el memorial, situado en el mismo lugar donde ocurrieron los hechos, no tengo palabras para describir lo que sentí una vez allí. Después de estar sentado varios minutos a las afueras del colegio callado, absorto, imaginando el horror de este ataque, comencé a grabar con un nudo en el estómago. El antiguo gimnasio sigue en pie, cubierto por una estructura moderna, y antes de entrar se puede leer encima de una de las puertas: «¡Recuerden! ¡Esto no debe repetirse!». Una vez dentro se puede observar un muro repleto de fotos recordando a los fallecidos, acompañadas de inscripciones en la misma pared, así como juguetes de peluche o botellas de agua llenas, pues uno de los principales problemas que afrontaron los rehenes fue la deshidratación. También pude ver impactos de bala y metralla, agujeros en los muros por los que trataron de pasar los servicios de emergencia y el techo quemado. Después, regresé al coche y continué con el itinerario hacia las montañas.

A medida que iba alejándome del valle y adentrándome en las montañas, el paisaje se volvía más salvaje, lleno de árboles y ríos, y las carreteras, más estrechas y en peor estado. De hecho, durante el último tramo, la que utilicé parecía que estaba en construcción y habían dejado un camino de pedruscos con apenas unas huellas para el tránsito de coches. Se veían los rastros de desprendimientos recientes, rocas del tamaño de un coche a un lado de la carretera. Precisamente cerca de uno de esos desprendimientos, en un estrecho desfiladero donde el río bajaba no muy caudaloso pero con mucha fuerza, nos podemos encontrar con el memorial improvisado a Serguéi Bodrov y su equipo de rodaje, pintado sobre la roca. Serguéi Bodrov fue un actor, guionista y director de cine ruso que se hizo famoso por papeles en películas rusas de los años noventa, como *Brat* y *Brat 2*, o *Syostry*, y que son de visionado obligado para todos aquellos amantes del cine. Desafortunadamente, falleció con

su equipo de rodaje en septiembre de 2002 mientras rodaba una película en las mismas montañas que yo estaba recorriendo ese día. La avalancha del glaciar de Kolka arrasó con todo a su paso y acabó con la vida de 127 personas, incluido Serguéi y su equipo. En la pintura se podía leer: «Hermano, supimos dónde estaba la fuerza. La fuerza está en la unión». El retrato de Serguéi aparecía en grande mirando al cielo, mientras que debajo se representaban las sombras de unos guerreros montados a caballo y, en la base de este altar improvisado, los retratos de los miembros del equipo de rodaje, incluidos los caballos utilizados para el porte del equipo, en unas pequeñas lápidas junto con flores y otros objetos. Prácticamente todo aquel que viene de visita por estas tierras pasa a presentar sus respetos ante el altar, ya que, como decía antes, estas películas tuvieron mucho éxito en su época, y hoy en día también. Además, se encuentra en la carretera que lleva a reclamos turísticos, como el monasterio de Fiagdón o la ciudad de Dargavs, a donde me dirigí después de esta pequeña parada y que era el objetivo principal de mi recorrido por las montañas.

La necrópolis de Dargavs

Dargavs es un antiguo asentamiento ubicado en Osetia del Norte, conocido principalmente por su extensa necrópolis. Situado en una ladera montañosa, el lugar alberga alrededor de 99 criptas de piedra con tejados inclinados, construidas entre los siglos XIV y XVIII. Aunque las hay de distintos tamaños, la mayoría tienen la misma forma, como si fueran pequeñas casitas con un agujero cuadrado. Los tejados son de pizarra y la estructura, de piedra de la zona con argamasa de color ocre. Estas estructuras se utilizaban como tumbas familiares y aún se conservan en buen estado a pesar del paso del tiempo. En el interior de las criptas se han encontrado restos humanos, algunos de ellos en ataúdes de madera y otros dispuestos en posiciones que sugieren antiguas prácticas funerarias. Se han hallado también objetos personales, como cerámicas y vestimenta,

lo que indica que los difuntos eran enterrados con algunas de sus pertenencias. Las pequeñas aberturas en las paredes de las criptas sugieren que las familias dejaban ofrendas o mantenían una conexión ritual con sus antepasados. Cuando yo lo visité, se podían ver en algunas de las criptas restos humanos y de estos ataúdes, que no eran cerrados, sino más bien parecidos a pequeñas canoas, lo cual ha traído de cabeza a los arqueólogos y antropólogos que han estudiado este lugar. Se han llegado a encontrar incluso remos en algunas criptas, algo inexplicable, ya que no hay ríos navegables cerca, por lo que se cree que puede ser herencia de la mitología griega. Algunos consideran que la necrópolis era utilizada exclusivamente por las élites de la región, mientras que otros creen que reflejaba una práctica funeraria más extendida entre la población local. La conservación de los cuerpos en algunas criptas sugiere condiciones climáticas particulares que han favorecido la preservación de los restos.

Durante los siglos XVII y XVIII, la región fue golpeada por epidemias devastadoras, posiblemente de peste bubónica o cólera. De 200.000 personas que habitaban estas tierras, se estima que solo quedaron 16.000. Se cree que, en un intento desesperado por contener la propagación, las personas enfermas se aislaban voluntariamente en las criptas, aceptando su destino para evitar contagiar a sus familias. Esta práctica ha alimentado numerosas leyendas locales, algunas de las cuales hablan de espíritus que aún deambulan por el valle. Dargavs ha sido objeto de muchas interpretaciones y sigue siendo un misterio en varios aspectos. Sin embargo, más allá del folclore, el sitio ofrece un testimonio tangible de la historia y las costumbres de los pueblos que habitaron la región. Este no es el único lugar que hay en el Cáucaso con criptas de este tipo. Es cierto que Dargavs es uno de los mejor conservados y que su estilo de construcción es peculiar, pero también los he encontrado en Chechenia e Ingusetia (de ellos que hablaré más adelante en este capítulo). Hoy en día, Dargavs es un destino turístico que atrae a visitantes interesados en su historia y en el paisaje montañoso que lo rodea. Aunque el acceso es difícil debido a

su ubicación remota, quienes llegan hasta allí pueden apreciar la belleza austera del lugar y la sensación de conexión con el pasado que transmite este asentamiento único. Después de pagar el tique, que, si no recuerdo mal, costaba entonces unos 2 euros al cambio, me paré a tomar unas imágenes con el dron. El paisaje me pareció increíble, nunca había visto nada igual. A vista de pájaro se podía ver el asentamiento de criptas a la orilla del río en una pequeña colina y en lo alto de la misma, una torre medieval de unos tres pisos de altura —unos 7 u 8 metros—, que, según leí, tenía una función defensiva-residencial. Todo esto rodeado de montañas de la cordillera del Cáucaso.

A la vuelta a Vladikavkaz con rumbo hacia Magas, la capital de Ingusetia, donde me propuse hacer noche, me paré en un pueblecito por el que había pasado antes. Mi intención era mostrar en cámara rápidamente cómo se veía un pueblo de montaña de este tipo, pero al final acabé charlando con los lugareños casi una hora y por poco acabo cenando con Valera, una de las personas a la que guardo un cariño especial en mis viajes con el canal. El pueblecito en cuestión es Karmadón, entre Bajo Kani y Alto Kani, otros dos pueblecitos vecinos, a escasos metros del glaciar de Kolka, donde ocurrió la tragedia que acabó con la vida de Serguéi Bodrov. Bajo Kani, de hecho, estaba medio abandonado, con edificios a medio construir; desconozco si debido al desprendimiento del glaciar o a que la gente se había ido en busca de un lugar con más proyección. En Karmadón, las vacas y los becerros caminan a sus anchas por las calles, y las fuentes improvisadas que beben de los manantiales cercanos abundan en cada esquina. Fue al preguntar a unos lugareños subidos en su Lada Niva si una de esas fuentes tenía agua potable —reconozco mi ignorancia, pues dónde si no es mejor beber agua que en un manantial de montaña— cuando entablamos conversación. Al poco, a lo lejos, apareció Valera, que me saludó de manera muy efusiva cuando le comenté que venía desde Madrid. Generalmente, cuando comento que soy de Madrid, el primer tema de conversación es el fútbol, por lo que muchas veces me anticipo y hablo de ello. Y esta vez no fue una excepción. Sin embargo, Valera parecía especialmente emocionado al hablar conmigo. Y yo con él.

Estuvimos charlando no solo de fútbol, sino de España y del pueblo alano, del cual ellos descienden.

OSETIOS, HEREDEROS DE UNA HISTORIA CARGADA DE GUERRA Y VALOR

El pueblo osetio-alano es el heredero de una de las civilizaciones más antiguas del Cáucaso, con raíces que se remontan a los escitas y sármatas, tribus nómadas que dominaron las estepas euroasiáticas hace más de dos mil años. Los alanos, descendientes directos de estos pueblos, fueron conocidos por su destreza como jinetes y guerreros, dejando su huella en la historia de Europa y Asia antes de establecerse en las montañas del Cáucaso, donde sus descendientes, los osetios, han conservado su identidad hasta el presente.

La cultura osetia es una fusión de antiguas tradiciones alanas con influencias cristianas y elementos adquiridos a lo largo de siglos de convivencia con otros pueblos caucásicos. El idioma osetio, perteneciente a la rama iraní de la familia indoeuropea, es uno de los pocos vestigios vivos del legado escita-iraní, conservando estructuras lingüísticas milenarias. La sociedad osetia ha estado tradicionalmente organizada en clanes familiares, con una fuerte estructura patriarcal y un profundo sentido del honor y el respeto por los ancestros. A pesar de la llegada del cristianismo alrededor del siglo X, muchas costumbres paganas siguen vigentes, manifestándose en rituales y festividades que celebran la naturaleza, los ancestros y la guerra. Entre estas tradiciones destaca el culto a Uastyrdzhi, el protector de los viajeros y los guerreros, considerado el equivalente osetio de san Jorge. Históricamente, los osetios han tenido un papel crucial en la región del Cáucaso, sirviendo como intermediarios entre las potencias de la zona y participando en los conflictos y alianzas que han marcado la historia del territorio. Con la expansión del Imperio ruso en el siglo XVIII, los osetios fueron incorporados al dominio imperial, lo que influyó en su desarrollo económico y cultural, pero también trajo consigo desafíos y

conflictos. En la actualidad, los osetios están divididos entre dos entidades principales: Osetia del Norte-Alania, que forma parte de la Federación Rusa, y Osetia del Sur, una región cuya independencia de Georgia ha sido reconocida solo por unos pocos países. A pesar de las tensiones políticas, la identidad osetia sigue siendo fuerte, basada en su lengua, sus costumbres y su sentido de pertenencia a un linaje que se remonta a los míticos guerreros alanos.

Mientras que una parte de los alanos se quedaron en estas tierras, otra comenzó a migrar hacia el oeste alrededor del siglo IV, empujados por la invasión de los hunos. Su desplazamiento los llevó a través del Cáucaso y el Danubio, estableciéndose temporalmente en distintas regiones de Europa. Una parte significativa de los alanos llegó a la península ibérica a principios del siglo V, tras atravesar la Galia junto con los vándalos y suevos. Se asentaron principalmente en Lusitania —antigua provincia romana formada por parte de Portugal y parte de España— y en la Cartaginense. Sin embargo, su dominio fue breve, ya que en el año 418 fueron derrotados por los visigodos, aliados del Imperio romano. Los supervivientes se fusionaron con los vándalos y cruzaron el estrecho de Gibraltar hacia el norte de África, donde su identidad como pueblo diferenciado se diluyó con el tiempo. A pesar de su desaparición como entidad política en la península ibérica, los alanos dejaron un legado en la cultura y sociedad medieval. Su influencia se percibe en la tradición ecuestre ibérica, en el léxico militar y en ciertos apellidos que podrían derivar de nombres alanos. Algunos estudiosos sugieren que su influencia también perduró en la organización de la nobleza hispánica y que dejaron rastro genético en los habitantes de la península al mezclarse con los visigodos. Además, como bien me recordó Valera, se cree que fueron ellos los que trajeron la raza de perro conocida como alano español, famosa en el Siglo de Oro y que perdura en la actualidad. Esta raza tuvo un importante papel tanto en el campo de batalla, acompañando a los tercios o a los conquistadores de América, como en cacerías y en la tauromaquia.

Tras despedirme de Valera, que lo hizo con unas cálidas palabras: «Que sepan todos los españoles que aquí en Osetia les apreciamos»,

volví a la carretera con destino a Magás, capital de la vecina república de Ingusetia. A modo de anécdota, a mi vuelta una especie de tornillo se clavó en una rueda, con la fortuna de que no fue muy grave y simplemente me produjo una pérdida de presión lenta, por lo que pude llegar al hotel. De hecho, apenas me di cuenta hasta que llegué a Ingusetia. Es curioso, porque, a partir de entonces, cada año que he hecho un viaje por el Cáucaso —y van tres seguidos— he acabado pinchando una rueda.

A la mañana, me desperté lleno de picaduras en los tobillos y las pantorrillas. Para mi horror, había chinches en el hotel, uno que había encontrado y donde me cobraron 15 euros por noche. Aunque durante toda la noche noté un picor horrible, no fue hasta por la mañana cuando me di cuenta de que tenía las piernas acribilladas a picaduras, más de cincuenta. Encima la ducha funcionaba fatal y estaba todo medio roto. Lo recuerdo como uno de los peores hoteles en los que he estado en mis viajes. En cuanto me duché y me vestí, salí de allí pitando solo para encontrarme con la rueda del coche totalmente deshinchada. Traté de hincharla con un compresor que llevaba encima en el auto, pero la pérdida de presión era cada vez más rápida, por lo que tenía que hacer una parada obligatoria en algún taller. Afortunadamente, en estas regiones los pequeños talleres donde cambiar las ruedas suelen abundar, y no me costó mucho encontrar a un muchacho que me arreglara el pinchazo por menos de 5 euros. Una vez listo, ya podía empezar mi recorrido por la república de Ingusetia.

Ingusetia. Un paseo por la Tierra Media

Es una de las regiones más pequeñas de Rusia, con una superficie de aproximadamente 3600 kilómetros cuadrados, menor que la extensión de La Rioja en España, y una población cercana a los 500.000 habitantes, en su mayoría de etnia ingusetia. Los ingusetios son un pueblo de origen caucásico que ha habitado la región desde tiempos antiguos. Su historia está marcada por la resistencia a

diversas potencias, incluidas las expansiones mongolas, persas, otomanas y, finalmente, rusas. En el siglo XIX, Ingusetia fue incorporada al Imperio ruso, lo que marcó el inicio de unos cambios sociopolíticos significativos. Como mencionaba al principio del capítulo, uno de los eventos más trágicos en su historia ocurrió en 1944, cuando el líder soviético Iósif Stalin ordenó la deportación masiva de los ingusetios y los chechenos a Asia Central bajo acusaciones de colaboración con la Alemania nazi. Hoy en día, Ingusetia conserva su idioma, de la familia de lenguas naj —como el checheno—, que tiene una antigüedad de entre 4000 y 5000 años, según estudios lingüísticos y arqueológicos. Para ponerlo en perspectiva, la antigüedad de las lenguas romances, a la cual pertenece el español, es de unos 1000 años. Se cree que deriva de una antigua lengua proto-naj-daguestaní hablada en el Cáucaso Norte desde tiempos prehistóricos. Su evolución ha estado influenciada por contactos con lenguas iranias, turcas y eslavas a lo largo de la historia. Algunos historiadores apuntan a que los pueblos naj y vainaj, de los que descienden el pueblo ingusetio y el checheno, se asentaron en la cordillera del Cáucaso desde los fértiles valles del Tigris y el Éufrates, en el actual Irak, hace unos 8000 años, cuando la agricultura comenzó a moldear la forma de vida y organización de los diversos asentamientos humanos.

La economía de Ingusetia es una de las menos desarrolladas de Rusia, con una alta tasa de desempleo. Las principales actividades económicas incluyen la agricultura, la ganadería y la producción de petróleo en pequeña escala. Las infraestructuras aún están en proceso de modernización, y el gobierno ruso ha implementado programas de desarrollo para mejorar la calidad de vida en la región. En lo que se refiere a la sociedad, la estructura familiar y tribal sigue siendo fuerte, con códigos de honor y costumbres tradicionales que tienen un papel importante en la vida cotidiana. La religión predominante es el islam suní, que influye en muchas de las prácticas culturales y sociales.

Uno de los rasgos más distintivos de Ingusetia son sus impresionantes torres medievales, que forman parte del patrimonio

cultural del Cáucaso. Estas torres, construidas entre los siglos XV y XVIII, se encuentran dispersas por las montañas y valles de la república y servían como estructuras defensivas, viviendas fortificadas y refugios en tiempos de guerra. Pueden dividirse en dos tipos principales: las torres residenciales y las de defensa o combate. Las primeras eran estructuras de varios pisos donde las familias habitaban en tiempos de paz. Estaban diseñadas para resistir ataques y ofrecían protección contra los invasores. Las de combate, en cambio, eran más altas y estrechas, con muros gruesos y pocas entradas, diseñadas específicamente para la defensa de los clanes en tiempos de conflicto. Las torres están construidas con piedra caliza y presentan una técnica de ensamblaje sin mortero, lo que demuestra un alto nivel de habilidad arquitectónica. Algunas de las más famosas se encuentran en los complejos de Erzi, Vovnushki y Targim. Muchas de estas estructuras han sido restauradas y se han convertido en sitios de interés histórico y turístico. Las torres de Ingusetia no solo servían como fortalezas, sino que también tenían un profundo simbolismo cultural. Por ello, a menudo se conoce a Ingusetia como la Tierra de las Torres. Cada clan construía su torre como un signo de prestigio y resistencia. Cada uno de sus niveles —solían ser tres o cuatro— tenía distintas funciones: la planta baja era utilizada como almacén y refugio para el ganado en invierno; los pisos superiores servían como habitaciones para la familia y como zonas de vigilancia. En la parte superior había varias aspilleras, situadas de modo estratégico, para disparar flechas o proyectiles en caso de ataque. Otro detalle arquitectónico distintivo de estas torres es la orientación de sus puertas y ventanas. Generalmente, la entrada estaba en un nivel elevado para dificultar el acceso a los atacantes. Se utilizaban escaleras de madera desmontables que, en caso de asedio, podían retirarse, dejando a los invasores sin acceso.

A pesar de su importancia histórica y cultural, muchas torres ingusetias han sido dañadas debido a conflictos en la región, así como por el paso del tiempo. Actualmente, se están llevando a cabo esfuerzos de restauración y conservación para proteger estos monumentos. Organizaciones locales y el gobierno ruso han

implementado proyectos para restaurarlas y fomentar el turismo en la región, lo que podría contribuir al desarrollo económico de Ingusetia. Sin duda, si tienes interés y la ocasión en algún momento de visitar esta región, te recomiendo que recorras esta carretera montañosa llena de torres, pues nunca vi nada igual y realmente pareciera que uno se encuentra en mitad de una novela de fantasía tipo *El Señor de los Anillos*.

CHECHENIA, TIERRA DE GUERRA Y ESPERANZA

Después de visitar la Tierra de las Torres continué hacia Chechenia, donde hice noche y donde clausuraría mi periplo por estas tierras del Cáucaso. El mismo nombre de esta república impone tanto por la historia reciente como porque muchas veces ha estado en los titulares de los medios tradicionales occidentales. Y no siempre con buena prensa.

Comencé el día yendo a recortarme la barba al estilo local con el objetivo de charlar con quienes me encontrase, pues muchas veces las barberías suelen ser un lugar donde se puede hablar tranquilamente en un ambiente relajado. Cuando entré en la barbería, me quedé medio congelado por unos instantes sin saber muy bien qué decir. El caso es que había leído que la peluquería estaba en el segundo piso, por lo que, cuando abrí la puerta y vi que estaba llena de gente, me llevé una sorpresa. Al instante, cuatro chechenos se giraron hacia mí, mientras yo estaba ahí plantado con la cámara, sin saber muy bien qué decir, pero, después de explicarles que era un turista y que quería hacerme un corte de pelo y barba al estilo checheno, me recibieron como a uno más. Mientras esperaba mi turno sentado en el sofá, entablamos conversación y charlamos de un montón de temas. Ellos me hablaban de sus tradiciones y yo, de España. Se sorprendían de que un español supiera sobre su pueblo y su historia y se mostrara tan curioso al respecto, y al mismo tiempo a mí me sorprendió que ellos también tuvieran interés por España y conocieran nuestra historia y

tradiciones. Fue tal la amabilidad con la que me recibieron que, después de cortarme la barba y el pelo como un auténtico checheno, un chico que estaba ahí también para cortarse el pelo me esperó y decidió invitarme a probar la comida tradicional chechena. Se trajo a un amigo suyo y estuvimos durante más de dos horas comiendo y charlando de todo tipo de temas.

Los chechenos forman parte del grupo de pueblos vainaj, junto con los ingusetios y los extintos batsi. Sus ancestros han habitado el Cáucaso Norte desde tiempos prehistóricos. Durante la Edad Media, la región de Chechenia estuvo influenciada por diversas culturas, incluyendo la persa, la bizantina y la árabe; fue este último pueblo el que introdujo el islam en la región entre los siglos VII y VIII. Ya en el siglo XV, la mayor parte de los chechenos practicaban el islam suní, aunque en algunas zonas no se aceptó como la religión principal hasta el siglo XVII. Esto se debe a que los pueblos montañeses, en general, tienen unas tradiciones muy arraigadas que influyen en su forma de ser y relacionarse. En el siglo XVIII, el Imperio ruso comenzó su expansión en el Cáucaso. La resistencia chechena fue liderada por figuras como Imam Shamil, quien unificó a varias etnias caucásicas en la lucha contra los rusos durante la guerra del Cáucaso (1817-1864). A pesar de la feroz resistencia, Chechenia fue finalmente incorporada al Imperio ruso. Ya durante la Revolución de 1917 y la posterior guerra civil, Chechenia se convirtió en un foco de resistencia contra las fuerzas bolcheviques. En 1922, se creó la República Autónoma Socialista Soviética de Chechenia-Ingusetia, pero la represión soviética aumentó en las décadas siguientes. Stalin, como en otras ocasiones, también ordenó la deportación masiva a Asia Central, y los sobrevivientes no pudieron regresar a su tierra natal hasta 1957.

Tras la disolución de la Unión Soviética en 1991, Chechenia declaró su independencia bajo el liderazgo de Dzhokhar Dudayev. Esto llevó a la primera guerra de Chechenia (1994-1996), en la que las fuerzas rusas intentaron recuperar el control de la república. A pesar de la superioridad militar rusa, los chechenos lograron expulsar al ejército ruso y en 1996 se firmó un acuerdo de paz. Sin

embargo, la situación se deterioró con la llegada de grupos islamistas radicales y el aumento de la violencia. En 1999, tras una serie de atentados atribuidos a separatistas chechenos, Rusia inició la segunda guerra de Chechenia, liderada por Vladímir Putin. Para 2000, el gobierno ruso había retomado el control de la región. Hoy en día, Chechenia es una república dentro de la Federación Rusa, gobernada por Ramzán Kadírov, hijo del imán Ajmat Kadírov, uno de los principales líderes chechenos y que consiguió, gracias a su carisma, unir a varios clanes tribales en contra del extremismo islámico que se había propagado en la región. Murió en 2004 a causa de las heridas que le provocó un atentado con bomba mientras presidía un desfile en Grozni, capital de Chechenia. Tras la guerra, las infraestructuras de Chechenia quedaron devastadas. Sin embargo, en los últimos años se ha llevado a cabo un amplio proceso de reconstrucción, especialmente en la capital, Grozni. De hecho, pasó de ser la ciudad más destruida del mundo —según la ONU en 2002— a una urbe en la que apenas se siente el rastro de la guerra en sus renovadas calles y edificios.

Los chechenos conservan una cultura profundamente ligada a sus tradiciones. El teip, o «clan», sigue siendo una estructura social fundamental. La música, la danza y la literatura oral tienen un papel importante en la identidad nacional. La religión predominante es el islam suní, con una fuerte presencia de influencias sufíes. Ejemplo de estas tradiciones es el *adat* checheno, un conjunto de normas y costumbres tradicionales que conforman la base de la vida social, cultural y moral de este pueblo. Esta palabra, que proviene del árabe y significa «costumbre» o «tradición», abarca un amplio espectro de comportamientos, valores y rituales que se han transmitido de generación en generación a lo largo de los siglos, adaptándose a las circunstancias históricas, pero manteniendo un profundo respeto por el legado ancestral. Una de las características más destacadas del *adat* es su énfasis en el honor, la hospitalidad y la solidaridad comunitaria. El concepto de honor en la sociedad chechena es casi sagrado, y está estrechamente ligado a la reputación de la familia y la tribu. En este contexto, la palabra dada tiene un peso tremendo, y el incumplimiento de una promesa o deshonrar alguien pueden ser

vistos como una grave transgresión que no solo afecta al individuo, sino a su entorno cercano.

El *adat* también establece normas estrictas sobre las relaciones sociales. Por ejemplo, la hospitalidad es una de las piedras angulares de la cultura chechena. Un invitado es tratado con el máximo respeto y se le ofrece todo lo que se pueda, incluso si esto implica sacrificios. La casa de un checheno es considerada un refugio sagrado, y nadie debería ser rechazado. Los rituales que acompañan a la bienvenida de un invitado son solemnes, y la comida es un acto de generosidad y respeto. El anfitrión se esfuerza por ofrecer lo mejor que tiene, y la comida se comparte en un ambiente de fraternidad.

Este código también incluye aspectos fundamentales de la justicia, la familia y la resolución de conflictos. Las disputas entre individuos o familias se resuelven dentro de la comunidad, siguiendo un proceso de mediación en el que los ancianos o personas merecedoras de un gran respeto tienen un papel clave como árbitros. La venganza, a pesar de ser una característica a veces atribuida a la cultura chechena, está regida por normas que buscan restaurar el honor perdido, pero no de una manera anárquica, sino dentro de un marco de equilibrio y justicia. En cuanto a la familia, el *adat* define un sistema jerárquico muy marcado, con el respeto absoluto hacia los mayores. El padre es la figura central de la familia, y la mujer, aunque con un papel crucial dentro del hogar y la transmisión de la cultura, también sigue un conjunto de normas que rigen su comportamiento en la sociedad. En general, se valora la estabilidad familiar, la lealtad y el cuidado hacia los más débiles, especialmente los niños y los ancianos. Asimismo, el *adat* checheno tiene una dimensión espiritual muy importante, influenciada por el islam, que guía muchas de las acciones cotidianas. La religiosidad no solo es un acto personal, sino también colectivo, que se refleja en las celebraciones, como el Ramadán, y en la vida social y familiar. Sin embargo, es fundamental comprender que el *adat* checheno tiene raíces preislámicas, por lo que su naturaleza es una mezcla de elementos paganos y musulmanes que coexisten de manera armónica. Es innegable que el *adat* ha desempeñado un papel

crucial en la preservación de la identidad chechena a lo largo de los siglos, convirtiéndose en una de las bases sobre las cuales esta sociedad sigue erigiendo su existencia, y esencial para conocer un poco más sobre este pueblo y región.

Al llegar al final de este capítulo, no puedo evitar pensar que las repúblicas del Cáucaso son mucho más que destinos exóticos; son una invitación a descubrir un mundo lleno de historias no contadas, paisajes que parecen sacados de otro tiempo y, sobre todo, una calidez humana que desafía cualquier expectativa. Esta región, que muchos desconocen o la ven solo en los mapas, guarda secretos que solo se revelan a aquellos que se atreven a caminar por sus tierras, hablar con sus gentes y perderse en sus montañas, valles y tradiciones. Viajar por el Cáucaso no es solo una experiencia visual o cultural; es adentrarse en lo desconocido, una llamada a romper barreras y entender que el mundo tiene mucho más que ofrecer que lo que se ve desde las grandes urbes o los destinos más tradicionales. Es cierto que algunas veces el viaje puede parecer desafiante, pero esa es precisamente la esencia de la aventura, la incertidumbre, la superación y el descubrimiento. Si alguna vez se presenta la oportunidad, no dudes en embarcarte en ella.

6. Vorkutá.
El oro negro del Ártico

Vorkutá, una de las ciudades más septentrionales de Rusia, debe su existencia a un recurso enterrado bajo su tundra helada: el carbón. Descubierto en la década de 1930, este «oro negro» convirtió un remoto rincón del Ártico en un importante centro industrial. A pesar de las condiciones extremas —inviernos interminables, temperaturas bajo cero y un aislamiento casi absoluto —, la región se transformó en un polo minero clave para la economía soviética. Durante años, Vorkutá creció alrededor de sus minas, atrayendo trabajadores de toda la Unión Soviética. Aunque su desarrollo inicial estuvo ligado al sistema de colonias penales de la era estalinista, con el tiempo la ciudad adquirió una identidad propia. Se construyeron infraestructuras, llegaron familias y se estableció una comunidad resiliente que aprendió a convivir con la dureza del clima y la singularidad de su entorno. Sin embargo, con el colapso de la Unión Soviética y la reestructuración de la industria minera, Vorkutá comenzó un lento declive. Muchas minas cerraron, la población se redujo drásticamente y algunos barrios quedaron abandonados. Hoy, la ciudad sigue siendo un recordatorio de cómo la riqueza y la dependencia de los recursos naturales pueden moldear tanto el crecimiento como el destino de un lugar. Mi intención es explorar la historia de Vorkutá a través de su relación con el carbón. Desde su auge como centro minero hasta los desafíos

de su presente y futuro. Más allá del frío y la distancia, su historia es la de una ciudad que surgió gracias a la riqueza del subsuelo y que busca perdurar en el Ártico ruso.

Este fue el primer viaje que hice con otro compañero *youtuber*. Rama, del canal Ramilla de Aventura, me había hablado hacía tiempo de la idea de ir al Ártico ruso juntos, y elegimos finales de enero de 2024 como el momento en el que ambas agendas estaban libres y podríamos coincidir en este viaje. Antes de organizarlo no nos conocíamos en persona, aunque sí que habíamos estado en contacto a través de redes sociales. Nos vimos cara a cara la primera vez cuando quedamos unos días antes del viaje para concretar algunos detalles del itinerario: vuelos, billetes de tren, etcétera. Para mí era la primera vez que viajaba con alguien mientras me iba por ahí a grabar y, si bien prefiero viajar solo, viene a cuento de vez en cuando tener un compañero con el que socializar.

Llegada la fecha, nos encontramos en Moscú. Desde allí nos esperaba un viaje de cuarenta horas en tren hasta la ciudad de Vorkutá, el más largo que había hecho nunca en mis periplos por Rusia. Casi dos días de *platzkart*.

Hacia las profundidades del Ártico

Vorkutá no es un destino al que se llegue por casualidad. Situada en lo más profundo del Ártico ruso, al igual que Norilsk esta ciudad minera parece existir en el límite mismo de lo habitable. Llegar hasta allí es una hazaña en sí misma, un trayecto que obliga a atravesar vastos bosques boreales, interminables llanuras nevadas y regiones donde el ajetreo de la metrópolis se vuelve un recuerdo lejano. No hay carreteras que la conecten con el resto del país. Solo trenes y aviones se atreven a romper su aislamiento. Si alguien quisiera llegar a Vorkutá en coche, la respuesta es sencilla: no puede. La vía más cercana termina en la ciudad de Usinsk, a 700 kilómetros de distancia, y, desde allí, cualquier intento de continuar por tierra es una odisea. En invierno, algunos aventureros y locales se arriesgan a

cruzar la tundra en vehículos todoterreno o motos de nieve, siguiendo rutas improvisadas sobre ríos congelados. Pero cuando llega el deshielo cualquier acceso terrestre desaparece, tragado por el barro y las aguas.

La forma más auténtica de llegar es el tren, el mismo que durante décadas transportó al extremo norte a mineros y sus familias, así como a soñadores en busca de trabajo. Desde la estación de Yaroslavskiy Vokzal en Moscú, el ferrocarril de larga distancia parte hacia Vorkutá, recorriendo más de 1800 kilómetros. A bordo, los pasajeros se acomodan en los distintos vagones. Los más austeros son los de tercera clase, denominados *platzkart*, donde las literas abiertas crean un ambiente compartido y bullicioso, con seis plazas por segmento, cuatro en un lado y dos en el pasillo. Además, están los compartimentos cerrados de segunda clase, *coupé*, que ofrecen algo más de intimidad y tienen cuatro camas, y los vagones de primera clase, *spalny vagon*, reservados para aquellos que prefieren viajar con comodidad en un espacio privado de dos camas.

A medida que el tren avanza, las estaciones se vuelven más pequeñas y la nieve, más densa. La última gran ciudad en la ruta es Syktyvkar, capital de la república de Komi, que es la región donde se encuentra Vorkutá, después de la cual solo quedan asentamientos dispersos y la inmensidad de la tundra. Un poco más adelante, la parada en Pechora marca el punto de no retorno, donde se baja gran parte de los viajeros. Desde allí, las vías férreas son la única conexión con Vorkutá. Para los que buscan rapidez, existe otra opción, el avión. Desde Moscú, los vuelos parten hacia el diminuto aeropuerto de Vorkutá y recorren el trayecto en poco más de dos horas y media de viaje. Sin embargo, esta alternativa puede tener sus riesgos, pues los vuelos son a menudo cancelados por tormentas de nieve o temperaturas extremas, características de la temporada invernal. Para muchos habitantes de la ciudad, volar sigue siendo un lujo poco confiable, mientras que el tren, lento pero seguro, es la apuesta más estable.

Vorkutá es, en el sentido más literal, el final del camino. Para llegar allí, hay que desafiar la distancia, el frío y el aislamiento. Ya sea en tren, surcando la tundra durante interminables horas, o en

avión, sobrevolando un paisaje helado hasta aterrizar en una pista cubierta de nieve. Más allá de su historia y su legado, lo que hace única a Vorkutá es precisamente su lejanía, su inaccesibilidad, su condición de ciudad olvidada en el confín del mundo.

Este viaje en tren, a diferencia de lo que imaginaba, se me hizo muy llevadero. Lo bueno de estar en *platzkart* es que se presta mucho a la conversación con el vecino de litera, sobre todo durante el día. Entonces se recogen las camas y la mesa queda como punto de encuentro común entre los pasajeros, en torno a la que surgen conversaciones sobre lugares de origen, historias de la infancia, familia, trabajo…, y la camaradería aflora en formas tan humanas como compartir algo de comida, té o café al abrigo de la conversación. La encargada del vagón, que suele ser una mujer, también le da su toque personal al ambiente. Estos trabajadores de la compañía nacional de ferrocarriles rusos siempre están atentos a que todos los pasajeros tengan sus necesidades cubiertas. Entre otras cosas, se ocupa de recoger y proporcionar la ropa de cama, calentar el vagón, preparar té o café, vender *snacks*, avisar a los pasajeros de la llegada a su estación con una hora de antelación, limpiar los baños, fregar los suelos, recoger la basura, abrir y cerrar las puertas en cada estación… En este tren hasta se encargaba de echar carbón a la estufa del vagón para que estuviéramos calentitos.

Al ver los cubos de carbón en el acople me quedé alucinado, pues no entendía cómo un vagón tan moderno podía seguir funcionando con carbón. Y es que no estaba al tanto de que, pasada una determinada latitud, el tren a Vorkutá deja de funcionar por catenaria y reemplazan la locomotora eléctrica con una diésel. Al no haber corriente eléctrica, los vagones cuentan con una estufa para disponer de calefacción y de agua caliente. Se trata de un sistema híbrido que utiliza la mitad del camino una red de alimentación eléctrica y el resto, a diésel y carbón. Esto se debe a que, dadas las condiciones climáticas de frío extremo, el tendido eléctrico se congelaría, dejaría de funcionar y tendría que estar en constante mantenimiento, algo que en zonas tan aisladas es insostenible.

Además de las conversaciones que puedes tener en el vagón con tus vecinos, también están las que surgen de manera improvisada

en el vagón restaurante. Aunque suelen tener otro cariz, más relacionado con el trago. Allí fue donde, al despertarme después de la primera noche, me encontré a Rama con un par de rusos pimplando vodka, cerveza y coñac como campeones. Como es habitual en mí, en estos trenes me entra somnolencia y suelo estar *cameando* más de la cuenta, por lo que me desperté a las diez u once de la mañana. Rama, sin embargo, no pudo dormir muy bien y se desveló a eso de las ocho de la mañana, así que fue al vagón restaurante a desayunar algo, aunque el menú que le esperaba era más potente de lo esperado. Cuando llegué yo, los tres llevaban bebiendo más de dos horas. Si no recuerdo mal, se habían acabado ya dos botellas de medio litro de vodka y unas cuantas cervezas, al mismo tiempo que comían encurtidos, arenque en vinagreta y *borsch*, la sopa de remolacha por excelencia. Los rusos en cuestión eran dos militares que estaban de permiso en la SVO —Operación Militar Especial en Ucrania (así se denomina en Rusia)— y le habían cogido bastante cariño a Rama. Estaban abrazándose, chocando manos y charlando de todo un poco. Rama, que acababa de empezar a aprender ruso, en ese momento hablaba con el aplomo y la confianza de un bilingüe. Parecía que se conocieran de toda la vida. No eran los únicos militares de permiso, en el vagón había unos cuantos más, pero estos dos decidieron sentarse con él a charlar y tomar algo. Al poco de encontrarme con ellos, uno de los soldados cayó rendido y la camarera le invitó a volverse a la cama, así que Rama y yo nos quedamos con el otro militar.

Enseguida me invitó a beber vodka, como a Rama, y, aunque no tenía mucho estómago a esas horas, no tuve más remedio que aceptar vista la situación. Estuvimos hablando un buen rato, y nos contó que él estaba destinado en el frente. Sin entrar mucho en detalle de lo que nos dijo, la situación que pintaba nos dejó los pelos de punta. Después de invitarnos, pagando una cuenta de más de 100 euros, nos despedimos del militar y volvimos a nuestros sitios, aprovechando que el tren se detenía en Kotlas-Uzlovoy, una parada antes de llegar a Syktyvkar, donde precisamente ocurre el cambio de locomotora. Rama se fue a la cama directo y yo preferí salir a que me diera un poco el aire. Aproveché para charlar con un lugareño

que me vio filmando, y se sorprendió de que fuéramos a Vorkutá de turismo a conocer la ciudad. «Vorkutá es como si estuvieras en una película de catástrofes», me decía, refiriéndose al aspecto abandonado de la ciudad. Mientras conversábamos, se escuchaba cómo las jefas de vagón golpeaban los frenos, creando una melodía de xilófono lenta y desacompasada cuyo eco retumbaba en la pequeña estación de tren. Lo que hacían era quitar con una barra metálica el hielo acumulado para evitar que los frenos se congelasen en el trayecto.

Cuando terminó el tiempo de la parada, volví a mi vagón, y vi que Rama dormía como un bebé. Ahora sí que duerme, pensé. No recuerdo si acabábamos de arrancar o estábamos ya de camino cuando percibí que algo no iba bien del todo. Vi que su cuerpo comenzaba a tener pequeños espasmos, no preocupantes, aunque me resultaban familiares, pues yo ya había pasado por lo mismo en Rusia y me temía lo peor. Y así fue. Justo antes de que el volcán entrara en erupción, me dio tiempo a taponar su cara con una almohada, lo primero que pillé a mano, a levantarle y a correr hacia el baño. El resto os lo podéis imaginar. Menos mal que habíamos hecho buenas migas con los vecinos y la encargada del vagón, y en lugar de vernos como unos borrachos sin oficio ni beneficio comprendieron que se trataba de algo puntual, consecuencia de seguir el ritmo a unos profesionales del vodka. La situación llegó a tal punto que incluso en la siguiente parada subió un equipo de emergencia a pincharle una inyección y la encargada del tren me hizo firmar un acta de responsabilidad por si le pasaba algo a mitad de camino, pues nos esperaba un trayecto de varias horas en tren incomunicados, sin paradas y sin posibilidad de ir a un hospital ante cualquier emergencia. Afortunadamente no pasó nada, y Rama, entonces sí, por fin pudo dormir a gusto, tanto que se tiraría casi un día entero sin despertar.

Como no hay mal que por bien no venga, esta situación dio pie a que conociéramos a dos chavales, Danil y Aleksander, que se partían de risa con la que había montada. Nos daban ánimos y nos decían que no nos preocupáramos, que beber es lo que tiene. Ellos también viajaban a Vorkutá, concretamente a ver a sus familiares después de

una temporada trabajando fuera de la ciudad. Nos dieron el punto de vista de dos jóvenes que salen en busca de oportunidades. Mientras que Aleksander era oriundo de Vorkutá y había estado unos años trabajando en Moscú y San Petersburgo, Danil provenía de una familia del Donbass, en cuya cuenca minera trabajaba su padre. Debido al conflicto con Ucrania y las oportunidades que ofrecía la minería en Vorkutá, decidieron mudarse hacía unos años.

Al atardecer del segundo día de viaje, a eso de la una de la tarde, los bosques de coníferas dieron paso, de manera paulatina pero constante, a la tundra. Desde la ventana del tren se podían ver grandes claros y planicies que se extendían como una alfombra blanca hacia los Urales, imponentes en la lejanía del horizonte. A los lados de las vías había unas estructuras en forma de barrera, algunas veces de madera y otras de metal, instaladas con el objetivo de desviar el viento y evitar que la nieve se acumulase en grandes cantidades. Aunque a primera vista parecían incapaces de proteger de las tormentas de nieve, Aleksander nos contó que había estado trabajando en los ferrocarriles rusos en tareas de limpieza y mantenimiento de rieles y confirmó que son muy efectivas.

A medida que uno se adentra en este territorio tan hostil se da cuenta de la hazaña que supuso construir una línea de ferrocarril hasta el círculo polar ártico hace más de noventa años. La historia de este ferrocarril comienza en la década de 1930, cuando los geólogos confirmaron la riqueza carbonífera de Vorkutá. Sin embargo, su ubicación extrema presentaba un enorme desafío, pues la única manera de transportar el mineral a los centros industriales del sur era mediante una conexión ferroviaria. La respuesta del Estado soviético fue la construcción de la línea Kotlas-Vorkutá, una titánica obra de ingeniería que debía atravesar pantanos, ríos helados y extensiones deshabitadas del extremo norte. Los trabajos comenzaron en 1937 bajo condiciones extremas, y la mayor parte de la mano de obra fue proporcionada por el sistema de campos de trabajo forzado, conocido como gulag, cuyos prisioneros trabajaban soportando temperaturas de hasta –50°C en invierno y el despiadado deshielo en verano. El suelo helado hacía inestable la colocación de los rieles y los materiales debían ser transportados

desde cientos de kilómetros de distancia. A pesar de ello, el ferrocarril avanzó, impulsado por la necesidad de abastecer la creciente industria soviética. En 1941, con la Segunda Guerra Mundial en pleno auge, la construcción del ferrocarril se aceleró aún más. La Unión Soviética necesitaba desesperadamente carbón para alimentar su maquinaria bélica, y Vorkutá se convirtió en un eslabón estratégico. En 1943, los primeros trenes comenzaron a llegar a la ciudad, y en 1946 la línea quedó completamente operativa, marcando un hito en la colonización del Ártico ruso. El impacto del ferrocarril fue inmediato y duradero: Vorkutá pasó de ser un remoto puesto de extracción a una ciudad en crecimiento, con miles de trabajadores llegando a bordo de los vagones. Se levantaron barrios, fábricas y estaciones, y el tráfico ferroviario se convirtió en la esencia misma de la vida local. Durante décadas, los trenes cargados de carbón recorrieron sin descanso la ruta hacia el sur, abasteciendo a fábricas y centrales eléctricas en toda la URSS. Como una cicatriz en la tundra, sus rieles marcan la historia de una era en la que la ambición industrial soviética consiguió convertir un páramo helado en un importante centro minero.

Antes de bajarnos en Vorkutá estuvimos charlando con la jefa de vagón, a la que le dimos 1.000 rublos, unos 10 euros al cambio de entonces, por las molestias causadas durante el viaje. Conseguimos ganarnos su confianza pese al incidente de la borrachera, y acabó contándonos anécdotas con la bebida en su juventud. Estoy seguro de que si nos hubiésemos encontrado con una encargada o unos pasajeros menos comprensivos podría haber acabado mucho peor el asunto. Tras cuarenta horas de viaje, por fin llegamos a la estación de ferrocarriles de Vorkutá. Eran las dos y media de la tarde y aún había algo de claridad. El sol, que no se había puesto del todo, dibujaba sobre el cielo despejado unos vivos tonos violetas y anaranjados, que, junto con la nieve y el hielo, mostraban una preciosa estampa invernal. A un lado del andén, descubrimos una enorme locomotora soviética a vapor con una placa en la que se podía leer que el 28 de junio de 1944 arrastró los diez vagones que llevaron el primer cargamento de carbón hacia la ciudad de Leningrado, actual San Petersburgo. Junto a la locomotora, en una

valla cercana, había una inscripción que anunciaba: «Vorkutá, ciudad del valor laboral», título honorífico que Rusia otorga a las localidades más destacadas en este ámbito.

El poder industrial soviético

Una vez que salimos de la estación —un edificio de estilo estalinista pintado de amarillo vivo con toques rojos y blancos—, nos montamos en el primer taxi que vimos y fuimos directos al mítico hotel Vorkutá. El taxista que nos llevó, un antiguo trabajador de las minas durante veinticinco años, había llegado cuando tenía veintidós años a la ciudad y llevaba viviendo allí cuarenta y cinco años. Nos contó que cuando llegó, en el año 1979, había trece minas abiertas, de las cuales actualmente quedan únicamente cuatro. Antes de que cerraran las minas, los mineros de Vorkutá ganaban un buen dinero —más incluso que los profesores y académicos de Moscú—, hecho que «documentó» relatándonos una anécdota relacionada con Stalin durante la posguerra, cuando decidió que había que levantar de nuevo el tejido industrial del país. Mikoyán, miembro del Politburó por aquel entonces, se quejaba de que los mineros comenzaron a ganar más dinero que los miembros del Politburó, a lo que Stalin le contestó: «En el Politburó no hay vacantes, pero en las minas sí. Así que ya sabe».

Una vez en el hotel, pudimos ver que enfrente, en una pared de unos 5 metros de altura, había un relieve en el que se podía ver Vorkutá en la época soviética, durante su máximo apogeo industrial. En torno a la ciudad central, se levantaban distintas poblaciones que surgían al lado de las minas unidas por autobuses que las conectaban, formando un círculo. Ese conjunto es conocido como el anillo de Vorkutá y, según me comentaba el taxista, abarca en total 63 kilómetros de circunferencia.

El hotel se alberga en un edificio sobrio de unas diez plantas y, aunque fue renovado en su treinta aniversario, aún guarda detalles de la época. Construido en 1978 en el centro de la ciudad, alojaba a

trabajadores de la industria minera, funcionarios y visitantes. Su diseño es funcional, con una estructura sencilla, típica de los edificios de ese periodo. A lo largo de los años, ha recibido a diversas personalidades. Aunque no sé si se quedó en el hotel a dormir, en las paredes de los pasillos tenían varias fotos de la visita que hizo Boris Yeltsin en 1996 para calmar los ánimos de los mineros, que llevaban meses sin cobrar. También han pasado por la ciudad periodistas e investigadores interesados en su historia, como el polaco Ryszard Kapuściński, que relata su experiencia en su obra *El imperio*. Actualmente, el hotel Vorkutá ofrece habitaciones modestas con calefacción, un restaurante y cafetería con comida tradicional rusa y distintos negocios en la planta baja. Debido al declive de la actividad minera y la reducción de la población, la demanda ha disminuido, pero sigue siendo el principal alojamiento para los trabajadores y los viajeros que llegan a esta remota ciudad del Ártico ruso. A nosotros, una habitación nos costó 2200 rublos la noche por persona, unos 22 euros.

Después de dejar las maletas y acomodarnos fuimos a dar una pequeña vuelta por el centro de la ciudad. Al poco de salir del hotel vimos las oficinas principales de Vorkutá Ugol y el monumento a Georgy Chernov, geólogo soviético cuya expedición descubrió el enorme potencial de los yacimientos minerales de esta zona. Aunque la región había sido mencionada en algunos mapas del siglo XIX, su riqueza mineral permaneció desconocida hasta principios del siglo XX. A lo largo de los años, Chernov emprendió distintas expediciones en el Ártico en busca de depósitos minerales y en 1924, mientras exploraba el valle del río Vorkutá, identificó formaciones geológicas que sugerían la presencia de hullas bituminosas, un tipo de carbón de alta calidad utilizado en la industria siderúrgica. Los análisis preliminares de muestras de roca confirmaron que se trataba de un yacimiento rico y extenso, lo que despertó el interés del gobierno soviético. Chernov había descubierto la cuenca mineral de Pechora. En aquella época, la URSS necesitaba fuentes de energía para sostener su crecimiento industrial, y el carbón de Vorkutá se convirtió en un recurso estratégico. A raíz del hallazgo inicial, en

1930 y 1931, el gobierno soviético organizó una expedición geológica más detallada para evaluar la magnitud de los depósitos. Durante esta fase, se llevaron a cabo perforaciones y estudios geológicos más profundos, que confirmaron la existencia de uno de los yacimientos de carbón más grandes del Ártico. El mineral encontrado en Vorkutá era de coque, un tipo de carbón fundamental para la producción de acero. Esto hizo que la zona fuera prioritaria para la explotación, a pesar de las condiciones climáticas extremas y la lejanía con los principales centros industriales de la URSS.

Aunque el carbón ha sido el principal recurso explotado, la región también cuenta con otros minerales de interés. Estudios posteriores identificaron la presencia de minerales de hierro, manganeso y fósiles de hidrocarburos, aunque en cantidades menos significativas. Sin embargo, debido a la prioridad del carbón en la planificación soviética, estos recursos no se han explotado a gran escala. A partir de 1932, se comenzaron a construir los primeros asentamientos para los trabajadores mineros. Estos se establecieron en la margen izquierda de río Vorkutá, en un meandro que separa dos elevaciones. Aquí vivieron en un principio en campamentos improvisados e incluso en cuevas, hasta que levantaron las primeras casas de madera y, posteriormente, una ciudad con edificios de ladrillo y hormigón. El barrio donde se situó el primer asentamiento se denomina Rudnik, que en ruso significa «mineral», y hoy en día es un lugar fantasma donde no queda ni un solo edificio habitado.

Continuando con nuestro paseo, pudimos ver que la calle principal estaba muy bien conservada, llena de luces y con estaciones de autobús climatizadas. En alguna fachada se podían ver carteles promocionales de la empresa de la ciudad, Vorkutá Ugol, con el eslogan «Vorkutá Ugol. Un nuevo comienzo», haciendo referencia a una revitalización de la ciudad tras años de declive. Vorkutá Ugol, que traducido significa «Carbón de Vorkutá», es la empresa que gestiona los recursos minerales. Desde su fundación, ha sido el motor económico de la región, dedicada a la extracción de carbón de coque. Sus orígenes se remontan a 1931, cuando se confirmaron los vastos yacimientos de la zona. La explotación minera comenzó poco después, y durante las décadas siguientes la empresa se expandió

con la construcción de nuevas minas, infraestructura ferroviaria y viviendas para los trabajadores. En la época soviética, Vorkutá Ugol fue parte de un gigantesco complejo industrial y minero, contribuyendo significativamente al suministro de carbón en la URSS. En sus inicios, la producción dependió en gran medida de mano de obra forzada ya que, durante los años del gulag, muchos prisioneros trabajaron en sus minas. Tras la disolución de la Unión Soviética, Vorkutá Ugol pasó por un proceso de privatización y actualmente es propiedad de Severstal, una de las mayores compañías siderúrgicas de Rusia. La empresa sigue operando varias minas en la región, aunque muchas fueron cerradas. Hoy, Vorkutá Ugol es una de las pocas fuentes de empleo en la ciudad y, a pesar de los desafíos, la empresa sigue desempeñando un papel clave en la producción de carbón en Rusia y en la economía local.

Al anochecer, volvimos al hotel a ducharnos y salimos a cenar con los chicos que habíamos conocido en el tren y algunos de sus amigos. Como si tuviéramos un imán para atraer militares, mientras Rama y yo estábamos picando algo en el lugar donde habíamos quedado, se nos acercó un tipo de 2 metros que estaba bebiendo solo en la barra. Resultó ser un soldado que, como los que nos encontramos en el tren, estaba de permiso. Nos invitó a algunas cervezas y a algo de comer, mientras nos contaba detalladamente lo que había visto en el frente. Incluso nos enseñaba vídeos que él mismo había grabado, como los militares del tren. Al final se acabó uniendo a nuestro grupo y nos acompañó toda la noche, hasta que llegó un momento en el que casi no se sostenía en pie y tuvimos que pedirle un taxi para que volviera a su casa. Gracias a los chicos que habíamos conocido, pudimos descubrir la noche de Vorkutá. Fuimos a un club local situado en la planta baja de un bloque de viviendas, con una entrada que recordaba a la de un almacén industrial. Se podía cenar en unas mesas que había alrededor de la pista de baile, y, aunque cuando llegamos era bastante pronto y solo estábamos nosotros, poco a poco se fue llenando de lugareños dispuestos a disfrutar de una noche de viernes. Después de cenar y tomar algo nos volvimos al hotel, listos para recargar pilas y visitar la ciudad en profundidad.

A la mañana siguiente decidimos ir a conocer Rudnik, el barrio en el que, como ya he contado, el equipo de Chernov levantó el primer asentamiento. Era una de las zonas residenciales vinculadas directamente con las minas de Vorkutá, sobre todo durante las primeras décadas de la ciudad, cuando la minería era la principal fuente de empleo. Sin embargo, con el tiempo, especialmente después de la disolución de la Unión Soviética en 1991, la demanda de carbón comenzó a disminuir. Esto resultó en el cierre de varias minas, incluidas algunas en el área de Rudnik. La falta de empleo y el deterioro de la infraestructura de las áreas residenciales contribuyeron al abandono de este barrio. La zona de Rudnik se encontraba en una parte de la ciudad con sus infraestructuras deterioradas, lo que dificultaba las condiciones de vida para los habitantes. Además, muchas de las viviendas en la zona eran de baja calidad, construidas apresuradamente durante los años de auge de la minería, y carecían de los servicios adecuados. Esto hizo que, con el paso de los años, la gente decidiera mudarse a otras zonas de Vorkutá que ofrecieran mejores condiciones.

El abandono de este barrio ocurrió entre la década de 1990 y principios de la década de 2000, cuando las minas cerraron y la población disminuyó considerablemente. El proceso de desmantelamiento de la zona y traslado de los residentes fue gradual, las viviendas fueron desocupadas y abandonadas, y, en algunos casos, las autoridades locales comenzaron a derribar las construcciones para evitar riesgos de seguridad. A ojo yo diría que quedaban en pie unos veinte o treinta edificios de distintos tamaños. El principal y más grande era un bloque de viviendas de unos cinco pisos de alto que miraba directamente a la otra orilla del río. El resto eran edificios de dos o tres plantas, de ladrillo cocido descubierto, y todavía quedaban algunas estatuas y algún edificio de la Administración. En lo alto de la colina donde se situaba este barrio se pueden ver todavía las vías del tren que conectan con una de las minas que sigue funcionando a día de hoy y por la cual circulan vagones cargados de carbón. De hecho, pudimos ver un par de trenes cargados saliendo de la mina y el suelo cercano a la vía lleno de trocitos pequeños de carbón que se habrían caído durante el

transporte. Desde lo alto de la cima se veía la «nueva» Vorkutá, al otro lado del río congelado, que cruzamos caminando acompañados de un grupo de visitantes y sobre el que los lugareños paseaban en motos de nieve que tiraban de los trineos en los que llevaban a sus hijos. Ambos márgenes del río estaban unidos por un puente de hierro oxidado en estado calamitoso y cuyo paso estaba cerrado, si bien los lugareños lo seguían utilizando y, por lo que nos dijeron, se había cobrado la vida de un chico el año anterior.

Antes del abandono de este barrio y de otras ciudades circundantes, Vorkutá llegó a tener más de 100.000 trabajadores dedicados a la extracción de carbón. La producción de carbón en la región alcanzó cifras récord, con más de 30 millones de toneladas extraídas anualmente durante los años ochenta.

Como pudimos ver en el museo de la ciudad más tarde, a lo largo de los años, la tecnología de extracción minera evolucionó considerablemente. Las primeras minas de Vorkutá empleaban métodos rudimentarios, utilizando principalmente mano de obra para cavar y transportar el carbón. Sin embargo, con el tiempo, la mecánica y la automatización fueron mejorando los procesos. En las décadas de 1950 y 1960, se introdujeron máquinas de perforación mecánica, excavadoras de arrastre y camiones de carga, lo que permitió aumentar la eficiencia y la capacidad de producción. El uso de túneles subterráneos también se expandió, adaptándose a las características geológicas de la región, y las minas a cielo abierto comenzaron a emplearse en ciertas áreas. A pesar de estos avances tecnológicos, las minas de Vorkutá fueron también escenario de algunos de los accidentes mineros más serios de la historia de Rusia. Durante las primeras décadas de explotación, los accidentes laborales fueron frecuentes debido a la falta de medidas de seguridad y las duras condiciones de trabajo. Los más graves ocurrieron, sobre todo, por explosiones de metano, desprendimientos de rocas e incendios subterráneos. Uno de los más trágicos fue el de la mina de Vorkutá en 1972, cuando una explosión de gas metano provocó la muerte de al menos 80 mineros.

Sin embargo, el accidente más devastador ocurrió el 26 de febrero de 2007, cuando una explosión en la mina de Severnaya, también

conocida como la mina de Vorkutá, se cobró la vida de 110 personas. En una iglesia de madera en el centro de la ciudad, enfrente del museo, se levanta un memorial con el detalle de los accidentes y los nombres de todos los mineros que perdieron su vida mientras extraían carbón. En total, se estima que a lo largo de los años más de mil mineros han perdido la vida en accidentes en las minas de Vorkutá, una cifra que pone en evidencia los riesgos asociados con la minería en una región tan extrema.

Vorkutá, ciudad fantasma

La razón por la que la ciudad entró en declive fue el colapso de la URSS en 1991 y el paso de una economía planificada a una capitalista. La privatización de muchas industrias y la apertura de nuevas fuentes de energía en otras partes de Rusia y el mundo llevaron a una disminución de la demanda de carbón. Muchas de las minas más antiguas de la región comenzaron a cerrar debido a costes de extracción elevados, tecnología obsoleta y problemas de rentabilidad. En los años posteriores a la disolución de la URSS, la población de Vorkutá se redujo drásticamente. La economía de la ciudad, al ser dependiente casi en exclusiva de la minería, sufrió un golpe devastador. En la década de 2010, Vorkutá Ugol siguió operando, pero con una capacidad de producción mucho menor. La extracción de carbón disminuyó a alrededor de 8 a 10 millones de toneladas anuales, casi tres veces menos que en su apogeo. Al mismo tiempo, muchas empresas vinculadas a la minería, como talleres y fábricas, cerraron, lo que redujo aún más la oferta de empleo en la ciudad. Por todo esto, las viviendas fueron abandonándose, y mucha gente llegó a vender sus casas por el precio simbólico de 1 rublo con el objetivo de irse en busca de mejores oportunidades. Pudimos ver apartamentos donde aún quedaban cosas personales, como libros, televisores, muebles…, y otros que se abandonaron a mitad de su construcción al coincidir con la caída de la URSS. Ciudades como Vorgashor, Sovietsky o

Severny, hoy despobladas en su totalidad o parcialmente, dejan en la retina del visitante la sensación de encontrarse en un mundo posapocalíptico.

Sin embargo, desde los años 2000, la ciudad ha experimentado ciertos síntomas de recuperación, aunque a un ritmo lento y con obstáculos significativos. Desde comienzos de siglo la situación económica de la ciudad empezó a estabilizarse en cierto grado, aunque la economía seguía dependiendo principalmente del carbón. Severstal, el gigante ruso del acero que adquirió Vorkutá Ugol en 2006, empezó a invertir en la modernización de las minas restantes. Esto permitió a la ciudad mantener una producción de carbón limitada pero estable. En los últimos años, las minas de Severnaya y Vorkutinskaya han sido las más activas, aunque su operación es cada vez más costosa debido a la dificultad geológica del terreno y la creciente automatización de los procesos de extracción.

A pesar de los esfuerzos para revitalizar la economía minera, Vorkutá sigue enfrentando serios problemas demográficos. La población continúa en declive, aunque a un ritmo más lento que en las décadas anteriores. Según datos oficiales de 2024, la ciudad tenía una población estimada de 56.000 habitantes, una ligera recuperación respecto a los 50.000 registrados en 2010, pero aún muy lejos de los 200.000 habitantes que la ciudad alcanzó en su apogeo. El éxodo hacia ciudades más grandes de Rusia sigue siendo una tendencia predominante, sobre todo entre los jóvenes, que buscan mejores oportunidades de educación y empleo en otras partes del país. Este deseo de abandonar la ciudad pudimos comprobarlo hablando con los jóvenes que conocimos y sus amigos. Aunque la mayoría le tenían mucho cariño a la ciudad, querían irse a Moscú, San Petersburgo o Ekaterimburgo.

Aunque durante los últimos años se han publicado vídeos y reportajes sensacionalistas que buscan el morbo de los lugares abandonados, tal y como nos dijeron los chicos que conocimos, lo que ha contribuido a crear una imagen de Vorkutá como la ciudad más depresiva del mundo, la realidad es que, si hablamos de infraestructuras, la localidad ha experimentado algunas mejoras en los últimos años. La construcción y mantenimiento del aeropuerto de

Vorkutá ha permitido una conectividad más accesible con Moscú y otras grandes ciudades rusas, mientras que la red ferroviaria sigue siendo fundamental para el transporte de carbón y otros productos de la región. A pesar de los intentos de diversificar la economía, como el desarrollo de proyectos de energía renovable y la agricultura, estos esfuerzos no han logrado sustituir la importancia del sector minero. Recientemente, con el propósito de revitalizar la ciudad, el gobierno regional ha promovido algunas iniciativas para impulsar el turismo en la región, destacando la belleza natural del río Vorkutá y las actividades al aire libre en la tundra tanto en invierno como en verano.

Hoy en día, Vorkutá se enfrenta a un futuro incierto, pero hay algunos elementos que ofrecen esperanza. La región sigue siendo una zona de extracción de recursos naturales, y mientras el carbón continúe siendo una fuente vital de energía para la industria rusa, la ciudad puede mantener su relevancia económica. El gobierno de la república de Komi también ha intensificado sus esfuerzos por mejorar las condiciones de vida en la ciudad, con inversiones en infraestructuras de salud, educación y servicios básicos, con el fin de hacer de Vorkutá un lugar más habitable y atractivo para nuevos residentes y trabajadores.

Al concluir este viaje a Vorkutá, la ciudad que una vez fue un símbolo del poder industrial soviético, uno no puede evitar pensar en el paso del tiempo y las huellas que dejan las personas y las máquinas sobre la tierra. Caminando por sus calles desiertas, entre los bloques de edificios que aún conservan el eco de una época dorada, es imposible no sentir el peso de la historia que la ciudad lleva consigo.

7. Corea del Norte.
Ecos de un reino hermético

Cuando a principios de 2024 vi anunciado en una agencia de viajes rusa que por fin la República Popular Democrática de Corea, conocida comúnmente como Corea del Norte, abría sus puertas al turismo después de cuatro años cerradas, y que empezaban los *tours* de nuevo, me apresuré a buscar más información y a organizar el viaje a este hermético país. Fue tal mi emoción que en mi intento por ser uno de los primeros turistas en visitar de nuevo el país estuve incluso barajando la opción de irme en un *tour* a esquiar, ya que al ser temporada invernal eran los primeros paquetes que ofrecían.

Sinceramente, visitar Corea del Norte nunca habría estado entre mis prioridades de no ser por el canal de YouTube. Entre mis objetivos siempre está terminar de visitar los países que conformaron la Unión Soviética, lugares inhóspitos de Rusia. Los países americanos, africanos, Asia y el Lejano Oriente, no me preguntes por qué, pero no los tenía entre mis prioridades, aunque quizá fuera por el elevado presupuesto que se necesita en comparación con otros lugares, ya que, en lo que se refiere a su historia, civilización o costumbres, si bien son para mí totalmente desconocidos, me producen mucho interés.

De hecho, este viaje a Corea del Norte y China, la cual visité brevemente antes de Corea, ha hecho que me replantee el tener el

Lejano Oriente entre mis prioridades a la hora de viajar con el canal. Sin lugar a duda, es un mundo fascinante.

Dicho esto, como comentaba, el principal motivo que me impulsó a visitar Corea fue generar contenido para el canal. Un compañero italiano de YouTube me dijo una vez una frase que me dio que pensar mientras cenábamos unas *pizzas*: «Víctor, para tener muchas visualizaciones en la plataforma o eres el primero o eres el mejor». Y no iba desencaminado. Es cierto que en muchas ocasiones ser el primero en visitar un país, o un lugar determinado cuando está de actualidad, te puede dar esa pequeña ventaja que transforme tu vídeo en viral. Aunque, para ser honestos, no siempre es así. De todas formas, inspirado por esta frase decidí aplicarla visitando y grabando en Corea. Sería la primera serie de vídeos para la audiencia hispanohablante en más de cuatro años, a no ser que otra persona se me adelantara.

Los *tours* que ofrecía esta agencia rondaban desde los 900 dólares por uno de cinco días a los 1.500 para uno de nueve, ida y vuelta en avión desde Vladivostok, en el lejano oriente ruso, a Pionyang. A esto habría que sumarle los aviones hasta Vladivostok, que no suelen ser baratos, y más desde España, donde me encontraba en ese momento.

No te voy a engañar, estaba emocionado. Por una parte, sabía que se trataba de un *tour* muy estricto, sin libertad de movimiento para los turistas, lo que nunca me ha parecido atractivo. Por otra, iba a un país único en el mundo en el ámbito social, económico, político y geoestratégico. Salvando las distancias, me imaginaba que era lo mismo que debían de sentir los pocos turistas que visitaban la Unión Soviética en los años sesenta o setenta. Sabes que te van a enseñar lo que ellos quieren, que no vas a hablar apenas con locales, y que no vas a poder campar a tus anchas. Pero a cambio estás viendo una parte única de tu planeta que poca gente ha podido visitar bien por miedo o por falta de interés.

Recuerdo el momento de llegar a las oficinas de la agencia turística en Vladivostok, listo para gestionar mi visado y pagar el viaje. Ahí nos hicieron firmar a todos los turistas un documento de que nos portaríamos bien, es decir, que seguiríamos todas las

estrictas normas, que no trataríamos de escaparnos por nuestra cuenta, que no filmaríamos lugares prohibidos… Siguieron algunas recomendaciones, como qué código de vestimenta era el apropiado para determinados lugares oficiales e instrucciones para creadores de contenido y *vloggers*, así como para cualquier persona que quisiera subir algo a las redes sociales. Yo me había encargado de avisarles con antelación de que llevaría mi cámara y quería grabar. Incluso les enseñé fotos de mi equipo. Principalmente para asegurarme de que no iba a ir a Corea en vano. Al fin y al cabo, había leído varias historias circulando por internet acerca del requisamiento de cámaras y teléfonos móviles por parte de las autoridades norcoreanas una vez que entras al país. Por parte de la agencia me confirmaron que no había ningún problema al respecto, pero sí que se mostraban preocupados por si algún turista la liaba, ya que en ese momento ellos concentraban el monopolio de los viajes turísticos a Corea del Norte y querían dar buena imagen al país. Al parecer, unos meses antes de mi entrada las autoridades coreanas les habían llamado la atención, pues dos miembros de uno de sus *tours* comenzaron a hacer fotos a militares y trataron de escaquearse para ir por su cuenta a visitar la ciudad, algo que no gustó.

Una vez realizados los trámites con la agencia, me volví al hostal de Vladivostok, listo para comenzar el viaje.

Rumbo al país más enigmático del planeta

Corea del Norte está gobernado desde hace más de siete décadas por la dinastía de los Kim y los grandes medios de comunicación internacionales lo han llegado a calificar como el país más cerrado, el más hermético o incluso el más peligroso del mundo por su fuerte enfoque bélico en las últimas décadas, que los ha llevado a desarrollar con éxito misiles balísticos intercontinentales y armas termonucleares con el fin de la disuasión.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial y la ocupación japonesa en agosto de 1945, Corea experimentó una división política y territorial impulsada por las tensiones de la Guerra Fría entre el bloque soviético, aliado del norte, y el capitalismo estadounidense, patrocinador del sur, que se consolidó en 1953 con el fin de la guerra de Corea. Aunque entraré en detalle más adelante, el país se rige por la ideología juché o yuché, desarrollada por Kim Il-sung e inspirada en el comunismo.

El control férreo existente en la República Popular Democrática de Corea, como se denomina oficialmente, destaca, entre otras cosas, por severas restricciones, como la limitación a la libertad de movimiento de sus ciudadanos tanto en el interior como en el exterior, adonde solo es posible salir previa obtención de un permiso especial; los límites al culto religioso; la inexistencia de la prensa no estatal; la prohibición del acceso a un internet exterior, salvo excepciones, y la regulación de la vestimenta y los cortes de pelo. Tener en posesión cualquier tipo de material o propaganda considerada hostil al país y a sus valores puede acarrear internamiento en campos de trabajos forzados e incluso la pena de muerte, algo que también está perseguido y penado en Corea del Sur con la denominada ley de Seguridad Nacional, que castiga la tenencia o la divulgación de cualquier idea comunista o referente a Corea del Norte, lo que nos da una idea de lo enfrentado y polarizado ideológicamente que está el pueblo coreano.

Aunque se habían llegado a firmar tratados de unificación que parecían acercar posturas, en los últimos cuatro años las relaciones con su vecino del sur han ido a peor. En febrero de 2019, un grupo de diez hombres armados irrumpió en la Embajada de Corea del Norte en Madrid y retuvo durante cuatro horas al personal diplomático. Además, se cree que sustrajeron información sensible que fue entregada al FBI. Corea del Norte lo calificó como un grave atentado terrorista y acusó a la CIA de estar detrás del sofisticado ataque, que incluyó cortar las comunicaciones de la embajada con el exterior y huir del país sin ser detectados.

A principios de 2024, Kim Jong-un declaró a Corea del Sur como país hostil por realizar ejercicios conjuntos militares con Estados

Unidos y actividades de espionaje con drones, lo que dinamitó de forma definitiva los acercamientos conseguidos en la última década. En octubre, los norcoreanos volaron las carreteras intercoreanas de los puestos fronterizos y esto, sumado a acciones hostiles, como al envío de globos con propaganda lanzados desde Corea del Sur a sus vecinos del norte, creó un panorama nada esperanzador para una reconciliación en el corto y medio plazo.

En cambio, las relaciones de Corea del Norte con Rusia han mejorado de manera exponencial, especialmente desde 2022, cuando se comenzaron a intensificar los lazos militares y comerciales, que ya se han convertido en estratégicos.

Para ponernos en situación sobre lo que comentaba antes de que hacía mucho tiempo que no permitían la entrada de turistas, debes comprender que, desde enero de 2020, con el inicio de la pandemia, Corea del Norte ordenó un estricto cierre de sus fronteras, sin permitir la entrada o salida de nadie, de manera que el país se ha aislado del resto del mundo aún más si cabe, hasta que en 2024 volvió a permitir la entrada. Mientras el resto del mundo compartía cifras de casos, Corea se mantuvo inaccesible, y solo fue en agosto de 2022 cuando reconoció oficialmente haber vencido al COVID, al cual denominaron «casos de fiebre».

Como mencionaba antes, las condiciones de las visitas turísticas son muy estrictas y han de contratarse obligatoriamente con una agencia autorizada en forma de paquete turístico. Los paquetes van desde vacaciones para esquiar en la montaña hasta resorts de playa en la costa junto con visitas a la capital y ciudades históricas. Aunque no suelo viajar ni grabar de esta forma, esta serie de vídeos serían de las primeras imágenes tomadas en mucho tiempo por un turista desde dentro. El viaje prometía.

La mañana de nuestra salida me levanté bastante pronto, ya que habíamos quedado a las nueve y media en el aeropuerto, a una hora del centro. Aun así, casi perdí el último tren, por lo que tuve que correr con la maleta y la mochila a cuestas el último kilómetro. Afortunadamente llegué a tiempo y, una vez dentro del tren, me encontré con un chico que ya había visto en la agencia el día anterior, también haciendo todo el papeleo en el último minuto, y

como si fuera por arte de magia acabé sentándome a su lado en el tren. Quién me diría que entonces comenzaría una relación que dura hasta hoy. En aquel momento no lo sabía, pero estar tanto tiempo con la misma gente del grupo turístico al final provocó que muchos hiciéramos buenas migas y entabláramos una relación cercana. Las bromas, el asombro, el interés por la cultura, la historia, el país que estábamos visitando…, todo esto y más hizo que conectáramos rápidamente.

A la llegada al aeropuerto recogimos nuestro pasaporte, que tenían las organizadoras del viaje, y nos pusimos en la fila del mostrador para hacer el registro. El aeropuerto de Vladivostok no es que sea muy grande, y justo en la entrada que desemboca en los andenes del tren que lleva a la ciudad se encuentra la salida de los pasajeros recién llegados, en una especie de sala de espera donde hay varios asientos dispuestos en filas. Ahí pude observar una cantidad de norcoreanos tremenda, unos cien. Me pareció tremenda porque no me la esperaba en absoluto. La mayoría de los hombres iba con pantalones y camisa, y las mujeres, con alguna falda y camisa. Y, por supuesto, todos llevaban la insignia de los líderes en el lado izquierdo del pecho. Adquirieron chicles y chocolatinas en las tiendas del aeropuerto, y lo primero que pensé fue si posteriormente compartirían con sus familiares sus experiencias en Rusia. Aunque desde la época soviética los coreanos han estado presentes en la URSS y Rusia, bien trabajando o estudiando, no son muchos los que han salido al exterior, pues está estrictamente regulado y solo se puede salir del país con permiso. Desconozco a qué habría venido el grupo de coreanos que estaba viendo, pero asumo que posiblemente a trabajar, pues eran la mayoría de mediana edad, tanto hombres como mujeres. El dinero generado por trabajo se gestiona directamente por el gobierno norcoreano, y es generalmente utilizado para contar con divisas en las arcas estatales y pagar otros bienes en el mercado internacional.

Una vez hecho el registro y pasado el control de pasaportes, por fin llegamos a la sala de embarque, desde donde se podían atisbar dos aeronaves de Air Koryo, en las que nuestro grupo se disponía a volar.

La primera restricción que nos pusieron las empleadas de la agencia fue que no grabáramos dentro del avión, lo cual no llegué a entender muy bien, porque hay imágenes del interior de los aviones de la compañía Air Koryo por todo internet. Aunque tenía unos deseos enormes de grabar semejante belleza de la aviación, decidí no empezar con mal pie el viaje a un país como Corea y por ello grabé lo que pude a escondidas sin llamar mucho la atención. Lo cierto es que en el propio avión los turistas comenzaron a grabar indiscriminadamente y las azafatas se esforzaban por llamar la atención a todo el que pillaran e incluso revisaban los teléfonos para borrar lo que habían grabado.

El avión que nos tocó a nosotros fue el Tupolev-154, una maravilla y una reliquia de la aviación soviética, como la mayoría de la flota de Air Koryo. Este avión tenía casi cuarenta y nueve años, según su ficha técnica, y llevaba volando para la compañía coreana desde principios de los años noventa, si no recuerdo mal. Aunque se notaba que le faltaba una manita de pintura a algunos detalles del fuselaje, por lo general estaba muy bien conservado y todo fue muy placentero.

Nada más entrar al avión, las siempre serviciales azafatas te recibían con algunas palabras en ruso, mientras en la cabina sonaba una musiquita relajante. Una vez que despegamos y tomamos altura, nos entregaron la famosa hamburguesa de pollo de la compañía, junto con un refresco y un periódico en inglés con las noticias más relevantes de la República Popular Democrática de Corea.

Estos periódicos de «a bordo» son la primera toma de contacto con este intrigante país. Los entregan las azafatas y las noticias son de lo más variadas, aunque siempre enfocadas en lo bueno del país y lo malo de fuera. Tratan desde reuniones con una delegación del ministerio de defensa ruso o el estreno de nuevos autobuses en un barrio de Pionyang hasta anuncios de nuevos carteles de propaganda que se verán en las calles de los pueblos y ciudades.

Están impresos en inglés para el turista y la mayoría eran de un par de meses atrás. Las azafatas nos pidieron que los tratáramos

bien, y nos dijeron que nos los podíamos quedar, pero el retrato del líder nunca podía quedar doblado.

También nos dieron para rellenar una hoja de migración donde teníamos que detallar nuestros datos personales y del viaje, otra con preguntas sobre enfermedades contagiosas y COVID, y una tercera que llamó mucho mi atención y en la que teníamos que hacer una lista detallada de todos los elementos electrónicos que llevábamos: tarjetas de memoria, cámaras, baterías, teléfonos, ordenadores, *tablets*… Todo tenía que quedar registrado para su posterior control a la llegada al aeropuerto.

Una vez que aterrizamos, tras una hora de vuelo aproximadamente, dentro del aeropuerto tuvimos que pasar varios controles: uno de equipaje con rayos X, otro de temperatura, después el de pasaportes y, por último, otro control de rayos X en el que los militares comprobaban la lista de objetos electrónicos declarados y cuántos teléfonos teníamos. También nos preguntaban si llevábamos algún libro o lectura religiosa, ya que está totalmente prohibido entrar con ello. En mi caso me olvidé de anotar que llevaba unas tarjetas de memoria para la cámara, y el militar lo vio en los rayos X y lo dejó apuntado en la lista.

Acto seguido nos dividieron a los cien turistas del grupo en grupos de veinte y se quedaron con nuestros pasaportes. Después nos llevaron a pequeños restaurantes en la segunda planta del aeropuerto, donde las camareras nos esperaban con la comida preparada.

Durante la comida en las televisiones mostraban distintos edificios, como el palacio del taekwondo —arte marcial coreano—, un resort turístico con campo de golf incluido, o un barrio nuevo de Pionyang, mientras pasaban imágenes con texto donde explicaban sus características, como la fecha de construcción, su capacidad, superficie… Cuando terminamos de comer, nos recogimos y pusimos en marcha hacia Pionyang.

Con nuestro grupo de veinte turistas listo, ya estábamos preparados para subir al autobús y comenzar la visita a la capital. Durante el viaje nos acompañarían en todo momento dos guías, uno de la agencia turística estatal y otro del gobierno, nuestro conductor

de autobús y un cámara, que más tarde montaría el vídeo resumen del periplo.

Una de las primeras cosas que más llamó mi atención fueron los pines o insignias que llevaba la gran mayoría de los norcoreanos, desde los pilotos del avión hasta los pescadores que estaban en el río cercano al aeropuerto. Dentro del país se ven como una demostración de lealtad al régimen y muestran un sistema de jerarquía que no solo depende de la edad del portador, sino también del nivel de compromiso con el país y su posición en el partido y el Estado. Por lo general, las más sencillas son circulares u ovaladas y muestran a Kim Il-sung o Kim Jong-il, y a medida que el rango del portador aumenta les muestran juntos sobre un fondo rojo, como si fuera una bandera. También la calidad de los materiales utilizados y de los acabados dan una idea de si el portador pertenece al rango bajo, medio o a la élite del Partido de los Trabajadores, así como algunas insignias de edición especial. Han variado a lo largo de los años y son elaboradas siempre por el estudio de arte Mansudae, famoso por sus obras y su estilo característico, que se pueden ver por todo el país, y que incluso han exportado al exterior, como el Monumento al Renacimiento Africano de Senegal.

Otra cosa que captó mi interés desde la ventana del autobús fue la vestimenta, ya que se repetían siempre los mismos patrones. Pantalones y camisa para los hombres, por lo general en tonos blancos, marrones, azules, grises o negros, y para las mujeres vestidos, faldas y camisas, aunque con algo más de variedad y color. Lo mismo con los cortes de pelo, todos muy parecidos, casi idénticos.

Según íbamos entrando en la capital se veían cada vez más coches y edificios. No había muchos vehículos, pero los que alcancé a ver eran sobre todo marcas chinas y algunas japonesas. También tranvías, autobuses y trolebuses, hasta que por fin nos acercamos a nuestra primera parada del día, no sin antes ver de lejos la impresionante torre de la televisión estatal, de 150 metros de altura, construida en 1967 con el estilo de la torre de televisión de Moscú. Desde aquí se emiten los pocos canales permitidos: el KCTV, o canal principal, que ofrece noticias, documentales, películas y contenido

educativo, y otros dos o tres que ofrecen contenido cultural y didáctico dirigido a maestros y docentes, o contenido científico para estudiantes. Los televisores que se venden en Corea del Norte están registrados y configurados para captar canales estatales, y en ocasiones precintados para evitar que sean manipulados. Centrada en reforzar la ideología del país, la programación suele comenzar a las tres de la tarde y acaba a las once de la noche, aunque hay excepciones.

Al final de la avenida se abría una plaza enorme, y en el centro lucía imponente el que es el arco del triunfo más grande del mundo, dedicado a la resistencia del pueblo coreano contra la ocupación japonesa desde 1925 hasta 1945 y que fue construido como regalo para conmemorar el 70 aniversario de Kim Il-sung, primer líder de la dinastía y miembro de la resistencia coreana.

Tras visitar el arco del triunfo nos volvimos a meter al autobús y nos llevaron a ver las estatuas de bronce de los líderes. Ubicado en el corazón de Pionyang, el Gran Monumento de la Colina Mansu es un símbolo icónico de la devoción norcoreana hacia sus líderes. El conjunto incluye dos estatuas de bronce de Kim Il-sung y Kim Jong-il de 22 metros de altura, representándolos como figuras paternalistas y heroicas. Inaugurado en 1972, en un principio incluía únicamente a Kim Il-sung, el fundador de la República Popular, y en 2011, tras la muerte de Kim Jong-il, se añadió su estatua. La composición se complementa con un gigantesco mural del monte Paektu, lugar sagrado en la cultura norcoreana. Más que un monumento, funciona como una poderosa expresión de la narrativa histórica e ideológica del país.

La escultura de la Lucha contra los Japoneses simboliza la resistencia revolucionaria frente a la ocupación colonial. Soldados y campesinos, armados con rifles y herramientas, se presentan bajo una bandera ondeante, transmitiendo el sacrificio y la unidad del pueblo coreano bajo el liderazgo de Kim Il-sung.

La escultura del Triunfo del Socialismo celebra la construcción de una nueva Corea tras la independencia. Obreros, campesinos y soldados son retratados con gestos triunfantes, portando símbolos

de progreso, como libros y herramientas, en una composición que refleja optimismo y avance ideológico.

A ambos lados del monumento se podía ver a ciudadanos barriendo con mucho cuidado el suelo de la zona del monumento, que, al igual que el resto del país, estaba impoluto. A unos metros de este monumento vimos el dedicado al movimiento Chollima, que gira en torno al esfuerzo y la excelencia en el lugar de trabajo, igual que el movimiento Stajanov en la URSS. Se trata de un caballo alado, inspirado en la mitología coreana y tradicional china, que lleva en volandas a un obrero y una campesina, y simboliza la obtención de los objetivos por parte del pueblo.

Más tarde nos llevaron a cenar a un restaurante de barbacoas al estilo coreano, realmente deliciosas, con todo tipo de carnes y salsas típicas. Y después de la cena, dimos un breve paseo nocturno antes de poner rumbo al hotel.

Algo característico de estos *tours* son los paseos callejeros perfectamente medidos, que resumen muy bien el turismo con el que te encontrarás aquí: te van a mostrar lo que ellos quieren que veas y siempre acompañado por un guía delante y otro detrás, atentos a que no haya ningún rezagado. Y aunque alguien quisiera investigar por su cuenta y despegarse, no duraría ni cinco minutos hasta que algún transeúnte, de manera educada, le preguntara si se había perdido y llamara a las autoridades. Si bien me dio la sensación de que habían apagado las luces de la calle para ahorrar, cuando le pregunté fuera de cámara el guía me dijo que quizá fuera porque el cableado estaba mal. De todas formas, más tarde pude observar que esta práctica de apagar las luces es habitual y solo las dejaban encendidas durante la noche en determinados monumentos.

Por fin, a eso de las once de la noche llegábamos al lujoso hotel Yanggakdo. Mientras nos asignaban nuestras habitaciones, di un breve paseo por la recepción, donde vi un periódico para locales. Al igual que en los que nos dieron en el avión, la fecha veía expresada en el calendario propio que tienen en Corea del Norte, una muestra del culto al líder, llevado a tal punto que tres años después de la muerte de Kim Il-sung, en 1997, se adoptó un nuevo calendario,

mezcla del coreano y el gregoriano, que comenzó a contar los años desde su nacimiento, siendo 1912 el año 1 de la era Juche.

El hotel Yanggakdo, situado en mitad de la isla Yanggak en el río Taedong, fue construido entre 1986 y 1992, aunque se hicieron varias remodelaciones en 1996. En Corea, a diferencia del sistema de estrellas que conocemos, hay tres tipos de categorías para calificar los hoteles: especial, primera y segunda. El Yanggakdo es de categoría especial y fue diseñado para atraer al turismo internacional de viajes organizados. Entre otras comodidades cuenta con bolera, piscina, baños y sauna, billares, casino y varios restaurantes, uno de ellos giratorio en la planta más alta. El hotel está también rodeado de un aura de misterio, como el famoso piso número 5, que se presupone que está reservado para actividades del gobierno norcoreano. También fue en este hotel donde presuntamente el estudiante estadounidense Otto Warmbier sustrajo un cartel propagandístico, acto por el que sería condenado a quince años de trabajos forzados y acabaría falleciendo, después de ser liberado en estado de coma tras un año en cautividad. Exceptuando el piso 5 y algún otro, los turistas teníamos libertad para movernos por el hotel, aunque la salida al exterior más allá del *parking* estaba prohibida y vigilada constantemente. Por último, a pesar de que parezca extraño, había conexión a internet exterior disponible en el hotel para los turistas previo pago. El primero y más rudimentario de los sistemas era pagar por un envío de correo electrónico; si mi memoria no falla, eran 3 dólares por hasta 100 MB de envío. El otro sistema que todos utilizamos era conectarse por 1,7 dólares cada 10 minutos a la red del hotel, que gestiona en la recepción una empleada del establecimiento. Y, aunque parezca mentira, podías conectarte a todas las redes sociales que quisieras y funcionaba perfecto, es decir, no había ningún tipo de censura para el turista, aunque seguramente monitorean lo que haces o dejas de hacer.

Después de instalarnos en nuestras respectivas habitaciones y haberme conectado a internet para enviar algunos mensajes a amigos y familiares, era el momento de recuperar fuerzas e irse a dormir, pues al día siguiente nos esperaba una larga excursión a la frontera con Corea del Sur.

Destino: Zona desmilitarizada de Corea

Un poco antes de desayunar, sobre las siete, desde la ventana del hotel se escuchó durante un minuto un sonido parecido a una alarma antiaérea, y cuando terminó se comenzó a escuchar música alegre a lo lejos. Más tarde, el guía me dijo que así empieza el día de los habitantes de Pionyang. La alarma da comienzo a la jornada y sirve como una especie de despertador, mientras que la música acompaña durante varios minutos para activar a la gente e iniciar la jornada laboral con buenos ánimos. Estos altavoces con música y proclamas se sitúan, por lo general, encima de furgonetas, que se desplazan de un punto a otro de la ciudad. Y al son de la música pueden verse grupos de mujeres haciendo coreografías con banderines en las estaciones de metro, en las grandes avenidas o en los cruces de calles importantes. Suelen ser discursos o canciones patrióticas, con un toque alegre, diría que incluso épico, con el fin de motivar a la población de cara al trabajo.

Una vez preparados para el segundo día en Corea del Norte, las vistas de la isla Yangak y la ribera del río se abrían a nuestros pies desde el ascensor acristalado, así como algunas estructuras a medio construir junto al *parking*, donde ya nos estaban esperando los autobuses, a punto para partir.

Teníamos por delante más de tres horas de camino hacia la frontera con Corea del Sur, en concreto, a la ciudad fronteriza de Kaesong.

A medida que nos alejábamos de Pionyang, dejamos de ver por la ventana grandes edificios y anchas avenidas, señal de que nos adentrábamos en la Corea rural, donde se estima que vive aproximadamente un tercio de la población norcoreana. Vacas pastando, caminos de tierra y campos de arroz con propaganda comenzaban a verse por la ventana del autobús, así como alguna que otra ciudad pequeña con edificios administrativos y de viviendas de cinco plantas, clásicos de la época soviética. Una vez que salimos

de la capital, apenas se veían coches por las carreteras, únicamente autobuses de línea y algún automóvil de vez en cuando. Sin embargo, sí que se veían peatones caminando por el arcén en una y otra dirección, o en ocasiones parados a un lado de la carretera, como si estuvieran esperando a ser recogidos.

A los pocos kilómetros, nos encontramos con algo que se asemejaba a un peaje, pero en realidad era un puesto de control, donde le pidieron a nuestro guía el permiso para realizar el viaje hasta Kaesong. Este tipo de puestos suelen estar en las entradas y salidas de las grandes ciudades, o en las rutas importantes, y sirven para controlar el movimiento de los ciudadanos dentro del país. Según Andrei Lankov, experto ruso en estudios coreanos, existe un documento denominado «permiso de viaje», imprescindible para poder moverse sin problemas de una provincia a otra. Sin él no te venderán billetes de tren o de autobús, y si viajas sin tenerlo y te lo piden en un control de este tipo seguramente acabes detenido. Por ejemplo, si un sobrino quiere ir a visitar a su tía, ella debe enviar una solicitud declarando que quiere que venga su sobrino. El jefe de su grupo popular, algo en lo que entraremos en detalle más adelante, pero que sería algo así como el encargado de su bloque de edificios, es el responsable de analizar la solicitud y de elevarla a su vez al comité popular para una segunda verificación. Para determinados lugares, como algunos de la capital, sería incluso necesario enviar la solicitud a otro departamento en Pionyang para su aprobación por tercera vez. Una vez que la maquinaria burocrática ha aprobado tu permiso de viaje personalizado, entonces recibes una tarjeta con una banda roja donde se detalla tu información personal y las fechas y el motivo de tu viaje, y que permite el desplazamiento a otra región distinta de en la que estás registrado.

Sin embargo, la cosa cambia si habitas en la capital y posees el certificado de residente de Pionyang, ya que los portadores de este certificado pueden moverse libremente por las regiones cercanas sin necesidad de solicitar estos permisos.

Aproximadamente una hora después de haber salido del hotel hacíamos nuestra primera parada en un lugar en el que unas

amables coreanas nos estaban esperando en un puestecito especialmente montado para los turistas.

En otros *tours* realizados antes del cierre de fronteras de enero de 2020, solían incluir como reclamo turístico la visita al Pabellón de la Unificación, situado en la famosa Zona desmilitarizada, conocida comúnmente como DMZ y aledaña a la ciudad de Kaesong. Esta zona de 240 kilómetros de largo y 4 de ancho, que separa ambos países, fue establecida después de la firma del armisticio que puso fin a los combates de la guerra de Corea en 1953, aunque no a la guerra en sí, ya que nunca fue firmado un tratado de paz. Por eso, esta zona representa un testimonio vivo de las tensiones generadas durante la Guerra Fría, y muchas veces ha sido calificada como uno de los lugares más militarizados y peligrosos del mundo. A lo largo de las últimas décadas, y especialmente en la segunda mitad del siglo pasado, la DMZ ha sido escenario de distintos incidentes, como la denominada «guerra silenciosa», que duró desde 1966 hasta 1969 y en la que se calcula que perdieron la vida 500 surcoreanos, casi 100 estadounidenses y 250 norcoreanos.

Uno de los episodios más llamativos fue el que se conoce como «el incidente del Álamo», en agosto de 1976, cuando las tropas estadounidenses y surcoreanas se dispusieron a podar un álamo en la zona con el fin de obtener mejor visibilidad. Una patrulla norcoreana armada con barras de hierro les interceptó y comenzaron a golpearles, acabando con la vida de dos oficiales estadounidenses. Como respuesta, a los pocos días Estados Unidos envió todo un arsenal por tierra, mar y aire, portaaviones incluido, para asegurar la zona y podar el álamo en uno de los momentos más tensos registrados en la zona y que acabó con unas disculpas por parte de Corea del Norte.

Este tipo de enfrentamientos armados entre patrullas no son los únicos que han ocupado portadas y titulares. A lo largo de estos años se ha registrado la construcción de hasta cuatro túneles norcoreanos y varios desembarcos en las costas surcoreanas para llevar a cabo infiltraciones masivas de personal. También casos como el del norcoreano que escapó hacia Corea del Sur en 2017, fuga de la que se tomaron imágenes que dieron la vuelta al mundo, o el del

soldado estadounidense que desertó de Corea del Sur en 2023 hacia Corea del Norte y fue detenido y devuelto a los pocos meses.

Aunque en 2018 tuvo lugar un hito histórico en las negociaciones por la reunificación, cuando los líderes de ambas Coreas se reunieron en el pueblo donde se firmó el armisticio (una zona compartida por los dos Estados), debido al aumento de tensiones en los últimos años la parte norcoreana ha quedado cerrada a visitas turísticas, si bien se puede seguir visitando desde el lado sur.

La primera evidencia de estas tensiones quedaba patente a la salida de Pionyang, en la carretera que lleva a Kaesong. Desde 2001 el turista podía observar el Arco a la Reunificación hasta que en enero de 2024 fuera demolido definitivamente. En él, dos mujeres vestidas con atuendos tradicionales, representando al sur y al norte, se unían en un gesto esperanzador mientras sostenían una imagen de la península de Corea sin fronteras, unida.

Precisamente Kaesong, la ciudad a la que nos dirigíamos, fue la primera capital de Corea unificada, bajo la dinastía Goryeo o Koryo, que consolidó su poder desde el año 918 hasta su caída en 1392 y estableció las bases de la identidad cultural y política coreana durante siglos. Después de tres horas de carretera llena de campos de cultivo y pequeñas aldeas, por fin llegamos a Kaesong, donde se estima que habitan unas 300.000 personas. A la entrada se podían ver varios bloques de viviendas, con fachadas en buen estado y que parecían renovados, gente paseando por sus calles y montando en bicicleta y, por supuesto, retratos de los líderes Kim Il-sung y Kim Yong-il en los edificios estatales y algún que otro cartel con su imagen.

Nuestra primera parada en Kaesong sería el puente Sonjuk, lugar donde se considera que acabó la hegemonía de esta dinastía Goryeo. Aquí nos atendió la guía local, ataviada, como ya era costumbre, con ropa tradicional coreana, preparada para explicarnos los entresijos del lugar. Nos contó que el puente era importante en la historia de Corea, pues en él fue asesinado a traición el funcionario leal a la dinastía Goryeo, Jeon Mong Ju, un académico y diplomático, por los partidarios de la familia Yi.

Este hecho produjo un cambio en la dinastía dominante y la capital fue trasladada a la actual Seúl, donde comenzó el reinado de la dinastía Joseon, que se prolongó hasta 1897. A pesar de su modesto tamaño, el puente Sonjuk refleja la ingeniería avanzada de la dinastía Goryeo, y en la cultura coreana simboliza los principios y la resistencia frente a la traición. La leyenda cuenta que incluso pueden verse, aún impregnadas en la roca, las supuestas manchas de sangre del funcionario asesinado. A su lado se sitúa el Monumento a la Tortuga, que fue erigido para honrar a la dinastía Goryeo y al erudito Jeon Mong Ju.

Después de esta pequeña parada pusimos rumbo al siguiente punto en el itinerario, la considerada como primera universidad de Corea, construida hace más de 1.000 años y que hoy en día alberga el museo de la dinastía Goryeo. Por el camino, tuvimos ocasión de echar otro vistazo rápido por la ventana del autobús a las calles de esta ciudad fronteriza.

Puede que el asfalto no esté siempre en las mejores condiciones, o que las fachadas de todas las casas no estén siempre recién pintadas, pero sea zona rural o sea ciudad, lo que sí se puede asegurar es que está todo muy limpio y cuidado, y no se ve basura o escombros por las calles y caminos. Es normal ver a gente en cuclillas, agachada, desbrozando los jardines de las partes comunes o barriendo avenidas y entradas a los edificios. El grupo popular de cada distrito, que está compuesto por sus vecinos, es el encargado de organizar la limpieza de la zona, incluida la recogida de basura y los desechos fecales, que se utilizan posteriormente como fertilizante. Todos estos trabajos los llevan a cabo por turnos las familias de los grupos populares, aunque en la última década, debido al aumento del poder adquisitivo de algunas de ellas, han comenzado a pagar a los más pobres para que realicen estas labores en su lugar en un intercambio en el que ambas partes quedan satisfechas.

A nuestra llegada a la antigua universidad tuvimos ocasión de ver a varios locales desde la ventana del autobús realizando algunos de sus quehaceres diarios, algo no común en estos *tours*. Según nos explicó el guía, se dirigían a un cementerio cercano por algún tipo de

celebración —limpian tumbas de sus ancestros y les presentan sus respetos—.

Una vez que terminamos la visita hicimos una pequeña parada para comer en un restaurante tradicional al lado del museo. La comida transcurrió tranquilamente, con un servicio y atención exquisitos, como es costumbre en estos *tours*, en los que los coreanos se esfuerzan en dar lo mejor de sí mismos al visitante.

Nos sirvieron una comida tradicional coreana, llamada Pansangi, típica de la región de Kaesong y es que la que suelen ofrecer en los restaurantes cuando visitas la ciudad. Se sirve en varios cuencos de bronce, pues, en la Corea feudal, cuantos más platos se servían, mayor era el estatus del individuo en la sociedad. Generalmente son entre nueve y doce platos con sabores muy variados. Además, para aquellos que lo desearan, por 30 dólares más nos ofrecieron probar un plato tradicional, el pollo al ginseng.

Mientras nos lo servían, me vino a la cabeza la hambruna que sufrió el pueblo norcoreano en los años noventa, tras la caída del bloque soviético, conocida como la Ardua Marcha. En esa época, este plato aparentemente sencillo y que en países como España la mayoría podría comer cada semana, en Corea fue considerado un manjar muy preciado.

Entre las causas de aquella hambruna están el sistema de gestión de la tierra, poco eficiente y muy dependiente de los fertilizantes y subsidios soviéticos, junto con diversas catástrofes naturales, como inundaciones y sequías. Por ello, entre 1994 y 1998, el pueblo norcoreano vio mermada su producción agrícola, lo que supuso que, según sus cifras oficiales, murieran unas 250.000 personas, si bien es difícil saber con precisión la cifra exacta. Gracias a la militarización de la agricultura y a la ayuda internacional, de China principalmente, el pueblo norcoreano logró superar esta crisis.

Además, la gente comenzó a buscar formas de supervivencia y a mitad y finales de los años noventa apareció de nuevo la economía de mercado como válvula de escape ante el rígido sistema estatal de reparto de alimentos.

El Estado, que controla la mayoría de la producción del país, es el encargado de distribuir una cesta de alimentos a sus ciudadanos,

proporcionándoles las raciones básicas de alimentación semanales y mensuales, que pueden variar según la región y el trabajo del ciudadano. Por ejemplo, un físico nuclear residente de Pionyang tiene mayor acceso que un agricultor de una zona rural a raciones más grandes y productos más preciados, como puede ser la carne.

Actualmente, se calcula que el 20% de la tierra es gestionada de manera privada, algo no legal en Corea del Norte, pero ante lo que el gobierno hace la vista gorda, pues ayuda a alimentar a las partes más pobres de la población.

Una de las formas de gestión paralela al sistema estatal de reparto de alimentos fueron los mercados informales, conocidos como Jang Madang, que permiten a los ciudadanos comprar y vender bienes y servicios que no están disponibles a través de los canales oficiales. Comenzaron a finales de los noventa con la hambruna, y, con el tiempo, se han ido expandiendo y diversificando, ofreciendo una amplia gama de productos, como arroz, maíz, verduras y carne, así como productos importados, principalmente de China. También puede adquirirse ropa, electrodomésticos y medicamentos; incluso servicios como reparaciones, educación privada y atención médica han encontrado su espacio en estos mercados. Actualmente, en Corea del Norte no existe un problema de hambruna, aunque puede haber épocas de escasez y algunos sectores de la población con malnutrición.

Después de comer y de hacernos unas fotos con las camareras, los guías nos llevaron caminando a una granja de ginseng, que estaba al lado del restaurante.

El ginseng coreano —denominado *insam*— es una planta muy valorada por sus propiedades medicinales. Aunque se cultiva en varias partes del mundo, la península coreana es especialmente propicia para ello, y en especial la zona de Kaesong, donde se obtiene ginseng de alta calidad según los métodos tradicionales. Su cultivo es un proceso laborioso, pues requiere entre cinco y seis años desde la siembra hasta la cosecha. Puede consumirse de distintas maneras: cocinado, como con el pollo al ginseng que me sirvieron en el restaurante, o hervido en forma de infusión, aunque también puede utilizarse como un cosmético tópico para cuidar la

piel. Según la tradición, los coreanos consideran que proporciona vitalidad, estimula el sistema inmunológico y aumenta la longevidad.

Poco más tarde, y ante nuestra insistencia, el guía accedió a nuestras peticiones y nos mostró un billete de la moneda nacional, el won norcoreano, que generalmente está decorado con imágenes de figuras históricas, paisajes icónicos y proclamas socialistas. Como dato para tener en cuenta, está estrictamente prohibido que un extranjero se lleve como recuerdo moneda norcoreana en curso.

Emitido por el Banco Central de la República Popular Democrática de Corea, el won es utilizado principalmente para transacciones domésticas entre los naturales del país, de modo que los turistas solo tienen permitido usar el euro, el dólar, el yuan o, en nuestro caso, los rublos rusos, como si nos moviésemos en una especie de sistema económico paralelo distinto al de los norcoreanos de a pie. Lo cierto es que las sanciones económicas que pesan sobre Corea del Norte y el hecho de que el país no sea miembro del Banco Mundial o del FMI complican su acceso a monedas de otros países, en especial al dólar, hegemónico y predominante en el mercado internacional de divisas. Es por ello por lo que, a pesar de su aislamiento, Corea del Norte utiliza el turismo como una fuente de entrada de estas divisas, que luego emplea de manera estratégica para sostener su economía y financiar proyectos estatales que requieren de divisa extranjera para llevarse a cabo.

Otras de las formas de obtener estas divisas son las relaciones comerciales con países tradicionalmente amigos, como Rusia y China, mediante las exportaciones de minerales, textiles o productos agrícolas, que se realizan en yuanes o rublos, o también enviar remesas de trabajadores al extranjero. Además, existen las denominadas Zonas Económicas Especiales, áreas designadas para atraer inversiones del exterior mediante incentivos fiscales, con reglamentaciones menos estrictas y una mayor apertura al comercio internacional. Entre ellas destacan la Zona Económica de Rasón, enfocada en el comercio y el transporte marítimo, y la Zona Industrial de Kaesong, que desde 2002 hasta su cierre en 2016 fue un proyecto económico conjunto con Corea del Sur que combinaba determinados recursos y mano de obra barata norcoreana con

capital y tecnología surcoreana. Más de 120 empresas surcoreanas emplearon a cerca de 50.000 trabajadores norcoreanos en tareas de ensamblaje, textil y electrónica, entre otras, pagándoles en dólares estadounidenses. Estos salarios los canalizaba el gobierno norcoreano y, presuntamente, se utilizaron para financiar el programa nuclear, razón por la cual Corea del Sur paró el proyecto conjunto.

Después de haber comido y visitado la granja de ginseng, nos volvimos al autobús, desde donde quise grabar la fachada del restaurante con la bandera ondeando, pero el guía desde fuera me dijo que no lo hiciera, pues pensaba que estaba grabando a la gente. Luego me enteré de que hacía un instante había apercibido a una pareja del grupo por hacerse una foto con los dedos formando una V de victoria cerca de la cara, algo considerado en Corea del Norte una falta de respeto y propaganda surcoreana; tuvieron que borrarla. Proseguimos con nuestro camino por las calles de la ciudad hasta la colina Janam, donde se sitúan las dos estatuas de bronce de los líderes Kim Il-sung y Kim Jong-il, ante las cuales acuden los norcoreanos a presentar sus respetos y que están por todo el país. En esta ocasión, no tuvimos que dejarles las pertinentes flores, ya que nuestro destino era el mirador desde el que divisar el casco antiguo de Kaesong, situado en lo alto de una colina. Allí, junto a una especie de pagoda, había un grupo de abuelitas que parecían estar gozando de su tiempo libre tomando té juntas. En ese momento, el guía nos pidió que no grabáramos, ya que podían molestarse.

La ciudad de Kaesong, aparte de ser la primera capital de la Corea unificada, también tuvo un papel importante en la historia reciente. En 1945, al término de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos y la Unión Soviética dividieron la península de Corea en dos partes, utilizando el paralelo 38 como frontera. En aquel entonces Kaesong se encontraba en la parte sur, controlada por Estados Unidos, pero después de la guerra de Corea y tras la firma del armisticio en 1953, la frontera original sufrió algunas modificaciones y Kaesong pasó a formar parte de Corea del Norte, siendo la única ciudad importante que cambió de manos durante el conflicto. Corea del Sur se

encuentra a escasos 5 kilómetros, y, como curiosidad, hasta 2008 los ciudadanos surcoreanos podían visitar por unas horas la ciudad en grupos turísticos.

Poco antes de poner rumbo hacia la siguiente parada, las abuelitas comenzaron a cantar, como si quisieran alegrarnos las vistas de la ciudad antigua al son de la música. Dudamos acerca de si podríamos grabar, ya que el guía nos había dicho que podríamos molestarlas y siempre nos apercibían cuando grabábamos a alguien sin su consentimiento. Pero, en esta ocasión, nos dejaron grabar y más tarde comprendimos que era algo programado, pues se repitió toda la semana con el resto de grupos turísticos.

Después de visitar la colina nos desplazamos a las afueras de Kaesong, y de camino pudimos de nuevo ver gente en bicicleta, campos de cultivo, algunas casas y alguna que otra vaca. Nos dirigimos a la tumba del fundador de la dinastía Goryeo, el rey Wang Geon, responsable de la primera unificación de Corea. Según nos dijo el guía, la tumba fue destruida y saqueada por los japoneses en la ocupación de principios del siglo XX y reconstruida recientemente. Al igual que ocurría en todos los monumentos que visitamos, nos esperaba la guía local vestida con el traje tradicional coreano.

Acto seguido fuimos a visitar la tumba de los reyes Kyonjio, enclavada en mitad de un bosque situado en lo alto de una colina, al final de una larga escalera de piedra.

Por último, de vuelta a la ciudad, terminamos este *tour* histórico en la puerta del Sur, situada en el centro de la actual Kaesong. Yendo hacia allí, tuve ocasión de grabar desde el autobús algunos carteles con los líderes norcoreanos a un lado del camino y otros desplegados en unos edificios oficiales en mitad de una plaza. También divisé multitud de gente en bicicleta o caminando, como si volviera de su jornada laboral, y, a lo lejos, alcancé a ver unos barracones de adobe y tejados de madera con la bandera de Corea del Norte ondeando, que se asemejaba a un pequeño campo de trabajo, o al menos eso es lo que me dio a entender el guía, pues cuando le pregunté qué era aquello utilizó la palabra *lager*, en ruso. Aunque lo más seguro es que se refiriese a un campo de trabajo y

cultivo común y corriente, por un momento me vinieron a la cabeza los campos de trabajos forzados y los correccionales, donde mandan a aquellos que cometen infracciones o delitos, pues el término *lager* también puede designar estos lugares.

Si bien tuvieron su auge en décadas pasadas, según Andrei Lankov, la cantidad de estos campos de trabajos forzados en el país ha disminuido entre dos y tres veces en los últimos treinta años y, de acuerdo con las últimas estimaciones de imágenes satelitales, obtenidas en 2016, podrían albergar a un total de entre 80.000 y 90.000 personas, aunque es difícil saberlo con exactitud y no se debe dar fiabilidad total a las cifras. Los campos de trabajo para los condenados por descrédito al régimen, o prisioneros políticos, son distintos a los de los presos condenados por el resto de crímenes y delitos, por lo que forman dos sistemas diferenciados, e incluso tienen distintas nomenclaturas. Corea del Norte es un país con tasas de criminalidad bajas, por lo que, según Lankov, muchos de los internos están en los campos por bromas inapropiadas contra el régimen o el sistema, como podría ser quejarse en público diciendo que viven peor que los cerdos. Hasta los años 2000 existía una norma por la que los familiares de la persona acusada de cometer un crimen de descrédito al régimen también eran mandados a los campos de trabajo; dicha norma abarcaba a todos aquellos que estuvieran registrados en el mismo domicilio del acusado. Ahí cumplían condena varios años o hasta el final de sus vidas, dependiendo de la gravedad del delito por el que habían sido juzgados, aunque las condiciones de vida para los familiares siempre eran mejores que para los culpables. Sin embargo, Kim Jong-un fue quitando esta norma de manera gradual desde que ascendió al poder en 2011 y, según Lankov, actualmente no estaría en funcionamiento.

Tras esta visita a la ciudad fronteriza de Kaesong, pusimos rumbo de vuelta a Pionyang. De nuevo por la ventana del autobús alcanzamos a ver las edificaciones de una de las avenidas principales con alguna proclama y algún edificio oficial y, por supuesto, más carteles con mensajes propagandísticos. A lo lejos, un puente y varios coreanos resguardados esperando a que escampara, y en lo

alto de la colina, más proclamas. Los mensajes propagandísticos son de lo más variado, aunque por lo general con temática de apoyo al líder, al partido, al sistema económico y fomento del trabajo y la productividad. Se podían leer mensajes como «Viva la ideología revolucionaria del Camarada Kim Jon-un», «El poder del patriotismo, el poder de la unidad», «Aplicamos cabalmente las decisiones de la novena sesión plenaria del octavo comité central», «¡Unámonos con patriotismo!» o «La unidad invencible dura para siempre durante diez millones de años». Casi siempre acompañado de imágenes coloridas donde se representan a granjeros, científicos, militares, funcionarios, agricultores y a los propios líderes. Y otras veces simplemente grandes textos en blanco sobre fondo rojo.

Después de unas tres horas de viaje por carretera, dejando a un lado poblados y ciudades mientras caía la noche, por fin entramos en una iluminada Pionyang, donde nos recibieron enormes bloques de viviendas. El movimiento en las calles se había reducido considerablemente con respecto al de la mañana y apenas se veían algunos viandantes y algún puesto callejero abierto. Antes de ir al hotel, hicimos una parada para la cena en un peculiar restaurante, que era una mezcla de karaoke y campo de tiro.

Ahí probé por primera vez el *ttok*, un plato tradicional coreano a base de harina de arroz glutinoso que se puede preparar y servir de distintas maneras, con semillas, dulces y frutos secos. Aparte nos sirvieron ensalada de verduras, ensaladilla rusa, algo de embutido y salchichas, patatas fritas, bolas de patata rebozadas, el clásico kimchi fermentado, masa rellena y carne de pollo, entre otras cosas.

Mientras cenábamos, en la televisión sonaban canciones grabadas de la televisión rusa, pero en un momento cambiaron al karaoke coreano, con una canción dedicada al líder Kim Jong-un. Se llama «Friendly Father» (Padre amigable), y fue presentada en abril de 2024. La canta un elenco de vocalistas: trabajadores, militares, los presentadores de la televisión nacional, y la puesta en escena se acompaña de las imágenes del líder rodeado de ciudadanos abrazándolo y felices por poder estar cerca de él. Las letras ensalzan su labor como dirigente y hacen ver cómo el pueblo se esfuerza de

manera conjunta y deposita su confianza en torno a la figura del padre que cuida de su nación y busca lo mejor para ellos.

Después de la cena nos llevaron de vuelta al hotel, poniendo fin al segundo día en Corea del Norte, no sin antes darme una vuelta por el restaurante giratorio de la última planta, desde donde se divisaba una vista panorámica del centro de Pionyang, al más puro estilo Wall Street en los años ochenta y noventa.

Viaje a los montes sagrados de Corea del Norte

El tercer día comenzó con otro viaje en autobús de tres horas. Continuamos nuestro itinerario hacia la montaña Myohyangsan, situada en la provincia de Pionyang del Norte, un lugar profundamente ligado a la historia, espiritualidad y cultura del país. De hecho, es uno de los cinco grandes montes sagrados de Corea, tres de los cuales se encuentran en el norte y dos en el sur, y su nombre traducido significa «la montaña del aroma misterioso».

A ambos lados de la carretera volvíamos a ver campos de arroz y alguna que otra aldea, y el guía aprovechó para contarnos algunos datos y costumbres del país. Por ejemplo, nos explicó que el arroz lo plantan en abril y que en mayo y junio lo cosechan. Todo el país está obligado a cosechar porque, según sus palabras, hay mucho trabajo que hacer. Por ello tanto los profesores, los médicos y los funcionarios como cualquier otro tipo de profesionales colaboran con los agricultores en las cosechas. Debido a las sanciones y a las restricciones económicas es complicado acceder a nueva maquinaria agrícola, como cosechadoras y tractores, y, aunque se veía alguno que otro en los campos de cultivo, muchos trabajos agrícolas aún se hacen a mano. Asimismo, el hecho de que el 80% del país sea terreno montañoso dificulta el acceso con maquinaria a las zonas donde están las estrechas terrazas de cultivo. El guía nos comentó que hay granjas colectivas de todos los tamaños, y se promueve que produzcan más de lo normal mediante un sistema de premios.

En otro momento del viaje nos contó que a los niños, cuando cumplen un año, les ponen delante una pistola de juguete y un libro, y en función de lo que escojan serán grandes generales o importantes científicos. También nos comentó que, cuando una persona cumple los sesenta, setenta, ochenta o noventa años, el gobierno le hace regalos de agradecimiento, que pueden ir desde cestas de comida hasta insignias conmemorativas.

Mientras nos acercábamos a nuestro destino, subimos el curso del río Chonsong, una de las principales fuentes de energía hidráulica de Corea del Norte. A lo largo del río se podían observar distintas presas y estaciones, que sobre todo abastecen a industrias locales y comunidades cercanas. En Corea del Norte se calcula que entre un 30 y un 40% de la energía proviene de centrales hidroeléctricas, dependiendo de la temporada, lo que la convierte en el recurso más importante por detrás del carbón, principal fuente de energía.

El país lucha contra la escasez de energía desde hace décadas, sobre todo en zonas rurales y en su sector industrial. En colaboración con la Unión Soviética levantaron una central nuclear experimental en los años sesenta y setenta, Yongbyon, muy cerca de donde pasamos, que se utilizó también con el fin de obtener conocimiento y materiales para el desarrollo de su programa nuclear militar. En los años noventa llegaron a un acuerdo con Estados Unidos y otros países para construir reactores nucleares de agua ligera, pero en 2003 el acuerdo colapsó por acusaciones mutuas de incumplimiento. Aunque Corea del Norte busca construir centrales nucleares civiles para solventar el problema de la energía y dejar de depender de los limitados combustibles fósiles de los que dispone, la combinación de sanciones, desconfianza internacional, falta de infraestructura y la priorización del desarrollo de armas nucleares han complicado lograr este objetivo.

Antes de llegar a nuestro primer punto en el itinerario, el Museo Internacional de la Amistad, pasamos por uno de los hoteles más lujosos de Corea del Norte, que luego tendríamos ocasión de visitar. Según el guía, aquí pasan unos días los niños rusos que vienen de campamento a la zona, iniciativa que estuvo un tiempo interrumpida y se reanudó recientemente, cuando el país abrió sus fronteras.

El Museo Internacional de la Amistad, ubicado en las laderas del monte Myohyang, es un clásico en el circuito turístico de Corea del Norte tanto para visitantes extranjeros como nacionales. Este peculiar museo alberga una vasta colección de más de 160.000 regalos, y sumando, obsequiados por más de 170 países y está compuesto por dos grandes edificios dedicados a Kim Jong-il y Kim Il-sung.

Grabar dentro está terminantemente prohibido, y nada más entrar por las enormes puertas custodiadas por dos guardias con fusiles plateados cuatro mujeres del Ejército Popular de Corea esperaron a que dejáramos nuestros abrigos, teléfonos y cámaras en el ropero para después pasar por un detector de metales. Realmente se tomaban muy en serio la seguridad del lugar y que nadie hiciera fotos o vídeos. Los suelos y paredes eran de jade y mármol de distintos colores y en la entrada se veían enormes columnas de unos 10 metros, con techos altos y una lámpara de araña gigante llena de lo que parecían brillantes. Enseguida se notaba que el lugar buscaba impresionar al visitante con un lujo que hasta entonces no habíamos visto en otros lugares del país.

Una vez pasado el control, nos llevaron a la primera sala, donde hay un contador de unos 6 metros de largo por 3 de ancho con el mapa del mundo y el número de regalos que alberga la colección en tiempo real. En el mapa estaban iluminados todos los países que habían hecho un regalo alguna vez a Corea del Norte, y es que el museo se utiliza para difundir la idea, entre la población local, de la influencia que tiene el país en el mundo y de cómo el resto de naciones respetan el liderazgo de la República Popular Democrática de Corea.

En esta primera sala también se podían apreciar regalos de todo tipo, siempre con la etiqueta del país y el donante: cuadros, figuras de porcelana, espadas, puñales, libros, objetos tradicionales de cada país…, pero lo más gordo estaba por llegar. Acto seguido nos movimos a otras dos salas, en las que no había regalos, sino figuras de cera hiperrealistas a escala, una en cada sala, de Kim Il-sung y Kim Jong-il, ante las que tuvimos que hacer una reverencia antes de continuar nuestra visita.

El resto del paseo anduvimos de una sala a otra, recorriendo largos pasillos y varios pisos llenos de regalos, entre los que destacan una enorme representación en oro de un templo, regalado por China, o dos lujosos vagones de tren blindados, regalados por Stalin y Mao Zedong, respectivamente. También coches presidenciales blindados regalados por Stalin y otros líderes soviéticos y un impresionante avión privado, el Ilushin-14, que estaba guardado en un hangar en uno de los sótanos de este colosal edificio.

Después de la visita, que duró algo más de una hora, nos llevaron a un balcón para tomar unas fotos y observar la montaña sagrada, así como visitar la preceptiva tienda de *souvenirs*.

Este museo es un reflejo de la singular combinación de política, cultura y simbolismo que caracteriza a Corea del Norte, así como del ensalzamiento de la figura del líder en torno a la que funciona el país.

Una vez terminado el tiempo para el café, nos volvimos a montar en el autobús y pusimos rumbo al lujoso hotel que vimos a nuestra llegada, listos para comer.

El Hyangsan es considerado por varias agencias turísticas uno de los tres hoteles más lujosos de Corea del Norte. Calificado muchas veces como un establecimiento de seis estrellas, aunque no se adhiere a ninguna clasificación internacional, esta denominación se utiliza para enfatizar que se trata de uno de los mejores del país. A su altura estarían hoteles como el lujoso resort de esquí Masikryong, inaugurado en 2014, el hotel Koryo o el hotel Yangakdo de Pionyang, donde nos estábamos hospedando. Entre las comodidades del Hyangsan destacan la piscina, dos spas, la sala de billares, el gimnasio, unas habitaciones amplias y bien equipadas, el salón restaurante, las pistas de tenis, un salón de belleza, un casino, la sala de conferencias, los bares y el karaoke. Fue construido en 1986 con el objetivo de que fuera más económico, pero reformaron los interiores en 2010 con el fin de otorgarle el estatus de lujo.

El concepto de lujo suele estar determinado por el contexto socioeconómico del país y de sus habitantes, y en el caso de Corea del Norte no es una excepción. Para los ciudadanos comunes, los

establecimientos como el hotel Hyangsan son rara vez accesibles, pues están orientados al turismo extranjero y a la élite norcoreana. De hecho, se utilizan como escaparate para mostrar al visitante y al mundo entero la modernidad y el progreso del que es capaz el país.

Como expliqué anteriormente, la movilidad entre regiones está controlada, por lo que el turismo local también está regulado y es diferente al concepto de turismo al que estamos acostumbrados. Los norcoreanos pueden visitar ciertos lugares históricos, monumentos y sitios de importancia ideológica, como museos, estatuas de líderes y emplazamientos relacionados con la historia revolucionaria del país. Los viajes pueden estar organizados por escuelas, comités locales de trabajo, la Asociación de Turismo de Corea u organizaciones de masas, como la Liga de la Juventud Patriótica Socialista, antes conocida como la Liga de la Juventud Socialista Kim Il-sung. Los alojamientos para estos grupos tienden a ser más básicos, y los viajes, por lo general, están diseñados para cumplir con los objetivos ideológicos del país más que para ofrecer lujo.

Sin embargo, un ciudadano coreano podría pernoctar en un hotel de lujo bien por motivos de trabajo, bien por una reunión, un evento estatal o un viaje de negocios. También como parte del sistema de premios al mérito, a modo de regalo y agradecimiento por su desempeño. Por otro lado, como comentaba antes, también puede acudir un perfil de ciudadano que pertenezca a la élite del país, generalmente compuesta por altos cargos del partido, militares de alto rango, empresarios, artistas reconocidos y científicos destacados, así como sus familias. Aunque de acuerdo con el sistema económico y social de Corea del Norte la disparidad de salarios esté regulada, se comulgue con los ideales de sacrificio y austeridad, y se anteponga el bien común de la sociedad al interés individual, ciertos sectores de la población pueden acceder a determinados bienes y servicios que raramente podría alcanzar el ciudadano común.

Después de comer en el salón restaurante sopa de verduras, ensalada, pescado y carne, todo acompañado con la siempre presente cerveza local, tocaba poner rumbo a nuestro siguiente destino, el templo budista de Pohyon. Pero antes de subir al autobús

tuve ocasión de pasar por la tienda de *souvenirs* y encontrarme con algo que me dejó alucinado. Ahí pude ver ropa de marcas occidentales, como Lacoste, e incluso surcoreanas, como Fila. Los precios me parecieron una auténtica locura, unos simples polos o camisetas por más de 300 y 400 euros. Se me hizo muy raro encontrar ropa de este tipo aquí en Corea y, sobre todo, con semejantes precios, que pueden llegar a equivaler a varios meses de trabajo. No es el tipo de ropa que suelen comprar los norcoreanos, ya que vestir de marcas occidentales quizá signifique prestigio, pero también puede estar mal visto.

El templo Pohyon, uno de los más importantes de Corea durante siglos, refleja la rica tradición budista del país. Se trata del más grande de la región, y en un principio disponía de más de veinte edificios, pagodas y puertas. Ha sobrevivido a guerras, invasiones y cambios políticos y, por ello, ha tenido que ser reconstruido varias veces a lo largo de los siglos, la última de ellas tras la guerra de Corea, cuando sufrió un incendio.

El templo es hoy en día utilizado sobre todo como atracción turística más que como lugar de culto, y en él se proyecta una imagen de respeto por la herencia religiosa y cultural del país. Aunque tradicionalmente el budismo ha formado parte de la vida de los coreanos durante siglos, desde que se instauró la ideología juché, el culto al líder ha reemplazado el religioso en la vida diaria. Antes de la fundación de la República Popular Democrática de Corea coexistían varias religiones con el budismo, como el cristianismo, el confucionismo y el chamanismo. Tras la fundación de la república, las religiones tradicionales han sido altamente controladas por el Estado, y cuando le pregunté a nuestra guía me dijo que ella se declaraba atea, como la gran mayoría de los norcoreanos, y que se calcula que únicamente un 5% de la población del país es creyente y practicante. Mientras conversábamos, llegamos a un lugar donde guardaban miles de escrituras, y pudimos ver textos que fueron impresos con moldes de metal décadas antes de que Gutenberg patentara su sistema de imprenta.

Después de visitar el templo subimos de nuevo al autobús, esta vez para terminar el día con una caminata por el valle de Manpok —

que significa «las diez mil cascadas»—, en el que se encuentra el monte sagrado Myohyan. Allí, en un recorrido de unos 2 o 3 kilómetros, nos dispusimos a explorar las cascadas y las rutas de senderismo que encontraríamos. El monte ha sido centro de peregrinación y contemplación durante siglos. En el pasado, los monjes budistas lo consideraban un espacio ideal para la meditación y hoy en día es visto como un símbolo de la identidad nacional en torno al cual el gobierno ha impulsado el turismo controlado. Aquí coincidimos con varios grupos turísticos locales, que posiblemente formaran parte de algún viaje organizado, ya que, según nos comentó el guía, era festivo en Corea, momento en el que se aprovecha para realizar este tipo de excursiones colectivas para trabajadores, estudiantes y familias. Se les podía ver en varios autobuses, saludándonos, y algunos de ellos incluso sabían algunas palabras en ruso.

Tras terminar nuestra ruta, volvimos a la capital, Pionyang, ya caída la noche, listos para cenar en el hotel. Los edificios iluminados y los carteles de propaganda nos volvían a recibir un día más a nuestra entrada a la ciudad. Esa noche, para aquellos turistas que lo desearan, había en el menú un plato tradicional coreano, por 20 dólares extra, que, si eres de estómago delicado, te aconsejo que saltes, pues te puede resultar desagradable.

Se trataba, ni más ni menos, que de sopa de perro, conocida en Corea como «sopa dulce». Según nos contó el guía, se llama así para que no suene mal, ya que todas las expresiones malsonantes en coreano incluyen la palabra perro. La tradición de la sopa de perro se remonta siglos atrás, y generalmente se toma en ocasiones especiales o en verano, pues se cree que su ingesta ayuda al cuerpo a pasar mejor los meses calurosos. También se les da a los niños cuando tienen tuberculosis o alguna enfermedad, ya que consideran que les ayuda a curarse, al igual que es recomendable para quienes tienen baja energía o falta de fuerzas.

En los últimos años esta tradición y hábito se ha ido perdiendo, aunque sigue habiendo granjas de perros, e incluso en el viaje de ida pudimos ver cómo transportaban en la bodega dos o tres jaulas con perros.

Tras haber cenado decidí que era el momento de ir al lujoso spa del hotel. Me lo merecía después de la caminata que me había metido en la montaña. Antes pasé por la tienda de *souvenirs* para echar un vistazo y, a diferencia de las que pudimos ver en otros sitios, estaba llena, sobre todo, de literatura y de las obras de los líderes, aunque lo que más captó mi atención fueron los juguetes tipo Lego coreanos, la mayoría de temática bélica.

Las zonas recreativas, como ponía en el cartel de entrada al sótano donde se encontraban, cuentan, aparte de con una piscina y un spa, con servicio de peluquería, salón de belleza, taller de zapatos, bolera, billares y karaoke, entre otras cosas.

Estaban en una especie de sótano que me recordó a un búnker, con pasillos largos de tonos fríos y casi sin decoración, exceptuando algunas paredes con murales de paisajes. Por un momento me dio la sensación de haberme equivocado de lugar, pero a medida que seguía caminando me fui encontrando con los distintos servicios que mencionaba. Después de la subida de 5 kilómetros y haber sudado lo mío, me di un merecido baño en la piscina acompañado con una sesión de sauna y duchas de contraste, que me dejaron listo para encarar el último día completo de la excursión. Un paseo detallado por la capital.

PIONYANG. LA CIUDAD QUE SIEMPRE VIGILA

El siguiente día era uno de los días que más esperábamos todo el grupo, ya que apenas habíamos disfrutado de Pionyang a nuestra llegada unos días atrás y nos quedamos con las ganas.

Comenzamos el *tour* visitando el monumento a los soldados soviéticos que ayudaron en la guerra de Corea a Corea del Norte, ante el que hicimos la preceptiva ofrenda floral y la reverencia. El monumento se encuentra cerca de un gran parque, no muy lejos del Gran Monumento de la Colina Mansu que vimos el primer día. Después, dimos un agradable paseo matutino durante el que pudimos ver a varios escolares de todas las edades, desde grupos de

infantiles hasta Pioneros adolescentes. Todos parecían ocupados y haciendo su rutina diaria, aunque en un país tan hermético sigue siendo difícil discernir entre lo impostado y lo natural. Yo, en este caso, sí que apostaría por que no estaba impostado, pues eran demasiados grupos y realizaban actividades que bien podrían ser rutinarias, como dibujar al aire libre o hacerse fotos de clase grupales. Mientras dábamos el paseo, nos encontramos hasta con una boda. Eso sí que nos pareció más raro, pero, como dije antes, es difícil saber si es realidad o ficción. Recuerdo que mientras grababa el parque me encontré con un puestecito de comida, un carrito con *snacks* para ser más exactos, donde vendían algunas bebidas, palomitas, chocolatinas, ese tipo de cosas. En el puesto estaba una señora de unos cincuenta años con una niña de unos doce. Cuando me acerqué para grabar los productos que ofrecía, la señora reaccionó con algo de preocupación, como si no quisiera tenerme cerca grabando. Enseguida señaló la cámara y me dijo que no, aunque le dije que no se preocupara, pues solo quería grabar la comida. De inmediato, ella llamó al guía, que vino para preguntar qué estaba ocurriendo. Cuando se lo conté, me dijo que no me preocupara, que lo único que pasaba es que no quería salir en la grabación, así que mientras no la hubiera grabado no habría problema. Cuando le pregunté si podía comprar algo en un puesto de este tipo y grabarlo, me dijo que lo preguntaría, pero al final me quedé con las ganas. Lo cierto es que, mientras la mayoría de los naturales que se cruzaban con nosotros nos saludaban y nos daban la bienvenida, había algunos que se mostraban reacios y ni siquiera nos miraban, como si no quisieran saber nada de los turistas extranjeros. Me quedó claro que la reacción de esta señora, en quien noté cierta angustia y preocupación mientras yo grababa, pertenecía a los de este último grupo.

Después de este paseo, fuimos a visitar el metro de la capital, uno de los platos fuertes de nuestro recorrido y que todos estábamos ansiosos por ver. Construido en la década de 1970 con la ayuda de ingenieros soviéticos y chinos, este metro es una obra de ingeniería monumental, tallado en la roca con el propósito de conectar los barrios de la capital, y también de servir como búnker en caso de

conflicto. Sus estaciones, algunas a más de 100 metros de profundidad, guardan tras sus puertas de acero blindado un universo de esplendor comunista. Cada una de ellas es un homenaje al pasado, al presente y al porvenir de la nación norcoreana, narrando su historia con mosaicos resplandecientes y esculturas heroicas.

Al llegar a la estación de Puhung, cuyo nombre significa «Prosperidad», el viajero es recibido por enormes lámparas de araña que iluminan murales que muestran a campesinos y obreros sonriendo bajo la guía del Gran Líder. Más adelante, en Yonggwang, la «Gloria» está representada en unas cúpulas decoradas con motivos dorados, sostenidas por columnas de mármol que recuerdan a los palacios de los zares y dan una sensación casi sagrada de inmensidad.

Pero no solo la estética deslumbra, sino que la funcionalidad también es parte de su encanto. Los vagones, en su mayoría antiguos convoyes del metro de Berlín reciclados y repintados, avanzan tranquilamente transportando a los ciudadanos entre estaciones cuyos nombres son proclamas: Sungni —«la Victoria»— o Tongil —«la Reunificación»—. Cada parada es un recordatorio de la ideología que rige la nación, de unos ideales que, bajo estas bóvedas de mármol, se presentan como incuestionables.

El coste del billete es simbólico, apenas unos cuantos wones norcoreanos, lo que vendrían a ser 0,01 dólares, casi un regalo para los ciudadanos. En todos los vagones se pueden observar los retratos de Kim Il-sung y Kim Jong-il impasibles ante el paso del tiempo y de los pasajeros. Estos, a su vez, leían en silencio el periódico o nos miraban de manera cautelosa. Solo unos pocos se atrevían a saludarnos y entablar una breve conversación recurriendo a la traducción del guía.

El metro de Pionyang no es solo un sistema de transporte, también es una cápsula del tiempo, un museo viviente donde cada detalle está pensado para educar, inspirar y recordar. Para quienes lo recorren a diario, forma parte de su rutina; para quienes lo observan con ojos foráneos, como nosotros, es un teatro subterráneo donde la historia y la ideología se graban en mármol, acero y granito.

Nuestra siguiente parada fue la Casa de los Niños Escolares de Mangyongdae. Este centro, dedicado a la formación de los Jóvenes Pioneros de Corea, es un reflejo de la importancia que el país otorga a la educación ideológica desde la infancia. Con una arquitectura grandiosa, decorada con esculturas de niños sonrientes y símbolos del progreso socialista, el edificio alberga aulas, auditorios y espacios de formación donde los jóvenes aprenden no solo matemáticas o ciencias, sino también la historia revolucionaria del país y los valores del juché.

El sistema de los Pioneros en Corea del Norte ha evolucionado desde sus inicios, siguiendo el modelo de las organizaciones juveniles comunistas de la era soviética. Desde temprana edad, los niños son educados en los principios del Estado, participando en ceremonias, desfiles y actividades que refuerzan su sentido de identidad y deber patriótico. Vestidos con camisas blancas y pañuelos rojos al cuello, los jóvenes Pioneros juran lealtad a la causa revolucionaria, prometiendo seguir los pasos de los líderes que los antecedieron.

En las salas de la Casa de los Niños Escolares, con sus paredes adornadas con los retratos de Kim Il-sung y Kim Jong-il, nos encontramos con niños practicando música, teatro y gimnasia. En Corea del Norte, la educación se toma muy en serio, pues se vive como una preparación para el futuro de la nación.

Antes de que se pusiera el sol, visitamos la plaza de Kim Il-sung, conocida por las retransmisiones de los desfiles militares, y la Torre al movimiento Juché, uno de los pocos edificios que quedaba iluminado por las noches y que atisbábamos desde la ventana del hotel. De 170 metros de altura, incluyendo una antorcha iluminada de 20 metros en la cima, está construida con 25.550 bloques de granito, simbolizando cada uno de los días en la vida de Kim Il-sung hasta su 70 cumpleaños. Se podría decir que el Juché es el pilar básico en el que se sostiene el país, los cimientos. Se traduce como «autosuficiencia» o «independencia», y promueve la idea de que los norcoreanos son dueños de su propio destino, fuera de toda influencia extranjera en los ámbitos político (Chaju), económico (Charip) y militar (Chawi). Desarrollada por Kim Il-sung de 1955 en

adelante a partir del marxismo-leninismo, algunos autores la consideran una adaptación creativa del socialismo a la realidad coreana, mientras que otros lo ven como una interpretación única y distintiva del socialismo, con elementos que lo diferencian del marxismo-leninismo ortodoxo.

Para finalizar el día, el guía, como si fuera de manera improvisada, nos propuso dar un paseo nocturno por una de las calles más nuevas de la ciudad y tomar unas cervezas en un local recién abierto. Me atrevería incluso a decir que fue el perfecto broche a un viaje cuanto menos diferente a los que estoy acostumbrado a realizar.

El bar en cuestión es el Hwasong Taedonggang Beer Bar, ubicado en la calle Rimhung. A diferencia de otros bares más tradicionales de la ciudad, este establecimiento ofrece un ambiente relajado y moderno, al estilo de una taberna europea, con una selección de cervezas nacionales que celebran la creciente cultura cervecera del país. La decoración, aunque sobria, destaca por su madera oscura y su iluminación cálida. En la carta tienen varias cervezas locales, clasificadas por números, hasta diez. También tenían botellas de importación, que, como la ropa que vimos en el hotel de lujo, eran realmente caras. Se podían encontrar botellas de vino y champán francés y alguna que otra cerveza belga y alemana. Para acompañar su degustación, pedimos pescado seco, muy típico también en Rusia, pues marida bien con la cerveza, y que personalmente me encanta. De esta forma, disfrutando de la cerveza coreana mientras picaba algo de comer, observaba desde la terraza del bar la tranquila calle Rimhung, con sus edificios de arquitectura funcionalista, sus aceras impecables y un ambiente demasiado sereno, lo único que parecía diferenciar aquel lugar de un barrio rico de Dubái o de cualquier otra lujosa ciudad.

Así, muchos de nosotros pensábamos en si realmente continuábamos en Corea del Norte o nos habíamos teletransportado a otro lugar del planeta, pues nuestros ojos difícilmente podían creerlo. De nuevo este país tan hermético volvía a sorprendernos, como lo había hecho tantas veces con respecto a nuestras expectativas antes del viaje, a lo que habíamos visto durante el

recorrido o a lo que le depararía el futuro, sumiéndonos en la sensación de que, aun sabiendo de antemano todo lo que puedes esperar, nunca dejarás de aprender algo nuevo.

Agradecimientos

A Félix Gil y a todo el equipo de HarperCollins por su paciencia, apoyo y por la confianza que han depositado en mí. Sin ellos este libro no hubiera sido posible.

A Jacinta, por las horas que ha dedicado a revisar los capítulos.

A Nacho y Erik por regalarme los micrófonos para utilizar en mi canal y por su apoyo constante.

A Godo y Arielosky por prestarse a aparecer en mi canal cuando no tenía ni mil suscriptores.

Al blog Rusalia por ayudarme en mis inicios en Rusia y en el canal.

A Jorge por dejarme participar en su canal cuando empezaba.

A Miguel por nuestras conversaciones y consejos, aunque no siempre les haya hecho caso.

A Sergio por echarme un cable al principio.

A Acho, por su apoyo en los comienzos.

A Manu y Pablo de Lemon.

A Majmad, a Roma y a su familia por permitirme conocer Tayikistán desde dentro.

A Rama, a Nacho y a Miguel por ser excelentes compañeros de viaje.

A mi profesora Regina por ayudarme a aprender ruso desde cero.

Al instituto Pushkin, por acercarme al idioma y cultura rusa.

A mi jefe Antonio.

A toda la gente desconocida que me ha apoyado y que lo sigue haciendo. Gracias.

A mis amigos.

A mi familia.

A mis padres.

A mis hermanos.

A mi mujer y mi hija.