



# El Transiberiano

## Comprender el Transiberiano Guía práctica

AA. VV.



PDF

Capítulos incluidos en la guía  
*El Transiberiano 1*



# Comprender el viaje

## **HISTORIA DEL FERROCARRIL.....334**

Desde el sueño del zar hasta los futuros planes de ampliación.

## **VIAJEROS SIBERIANOS Y DEL LEJANO ORIENTE.....348**

La región y el tren han fascinado a exploradores y escritores.

## **RUSIA HOY .....352**

El renacer de Rusia con el presidente Putin al frente del Gobierno.

## **CULTURA Y GASTRONOMÍA RUSAS .....354**

Familiarizarse con las muchas facetas de esta nación multiétnica y multicultural.

## **MONGOLIA HOY.....361**

Tomar el pulso a la Mongolia contemporánea.

## **CULTURA Y GASTRONOMÍA MONGOLAS .....363**

Ahondar en aquello que emociona al pueblo mongol.

## **CHINA HOY .....369**

Temas de actualidad de este gigante económico y político.

## **CULTURA Y GASTRONOMÍA CHINAS.....371**

Saber más acerca de este país de más de 1000 millones de habitantes.

## **PAISAJES, FAUNA Y FLORA .....377**

La taiga, el desierto, la estepa, las montañas y la fauna autóctona.

# Historia del ferrocarril

La ruta del Transiberiano nació fruto de los vaivenes políticos y las políticas expansionistas de la Rusia imperial. El relato de cómo se hizo realidad no es más que el preludio de una historia épica que, además de extenderse por las grandes llanuras de Siberia y del Lejano Oriente ruso, engloba acontecimientos monumentales del s. xx, incluidas revoluciones, guerras civiles y mundiales, el Gulag y los altibajos de la Unión Soviética y la Rusia actual.

## Libros de historia

*Rusia y sus imperios (Jean Meyer)*

*China: una historia (John Keay)*

*Mongolia: imperio de los khanes (Julio González Alcalde)*

## Nacimiento del ferrocarril en Rusia

La Revolución industrial llegó algo tarde a Rusia; el país había estado controlado durante mucho tiempo por una extensa aristocracia autocrática de terratenientes. A mediados del s. XIX, empezó a escapar del influjo de las grandes potencias europeas. En 1857, el zar Alejandro II aprobó un decreto ferroviario con el que el Estado intentaba revitalizar la infraestructura preindustrial de la economía mediante el tendido de modernas vías férreas.

Las nuevas líneas permitieron conectar la industrial región central con los montes Urales (donde se concentraban las materias primas) y la región de las Tierras Negras (primer centro agrícola nacional). Moscú pasó a ser el núcleo de la red ferroviaria nacional y la estación término de nueve líneas distintas. En un principio, este estirón se limitó principalmente a la Rusia europea, pero el temor a que los británicos lanzaran una invasión desde el subcontinente indio impulsó, en la década de 1880, el trazado del tren Transcaspio, que se adentraría en las entrañas de Asia central. Para disgusto de los nacionalistas siberianos, algunos de los cuales consideraban que las fuerzas capitalinas trataban de dificultar el desarrollo de su región, Siberia siguió siendo una tierra lejana y exótica, cuyo potencial no se estaba explotando plenamente.

## El atractivo de Oriente

En la década de 1840, una expedición geológica descubrió que los chinos habían dejado la región del río Amur despoblada y sin fortificar. Poco después, el zar Nicolás I nombró al ambicioso y capaz Nikolai Muravyov

## CRONOLOGÍA

### Década de 1580

Yermak Timofeyevich y sus brigadas cosacas capturan Isker, capital del kanato túrquico de Siberia, dando inicio a la expansión rusa por Siberia.

### 1649-1651

El explorador siberiano Yeroféi Jabárov lidera una expedición de 150 hombres desde Yakutsk hacia el río Amur, al que llega en el invierno de 1650, tras someter a los daur e invadir territorio chino.

### 1689

Rusia y China firman el Tratado de Nerchinsk, que define la frontera chino-siberiana y pone fin a la expansión rusa al este del Amur. Rusia obtiene derecho de paso a Beijing para sus comerciantes.

gobernador general de Siberia oriental. A diferencia de sus predecesores, no era un oficial corrupto más, sino un firme defensor del desarrollo del Lejano Oriente. Con el beneplácito del zar, reclutó a unos cuantos cosacos y se lanzó a surcar las aguas del Amur, fundando poblaciones rusas y desencadenando enfrentamientos con China. Preocupada por las invasiones extranjeras en su litoral oriental, China no estaba dispuesta a enredarse por unos bosques siberianos. Al transcurrir todo sin derramamiento de sangre, Muravyov fue capaz de fijar la frontera con China en los ríos Amur y Ussuri en el norte y el este, respectivamente, a cambio de una cantidad de dinero y una promesa de seguridad mutua. A petición del zar, Muravyov adoptó el sobrenombre de “Amursky”.

Muravyov-Amursky siguió adelante con la colonización siberiana, defendiendo un ferrocarril que uniera la Rusia europea con el Lejano Oriente. Atrajo a múltiples pretendientes de Rusia, Inglaterra y EE UU, que le presentaron diferentes propuestas para tender una vía férrea hasta el Pacífico. Nada salió de esto hasta finales del s. XIX, cuando el centralismo, el prestigio de las posesiones territoriales y un espíritu nacional que permeó la era industrial se convirtieron en los pilares de las políticas del nuevo zar, Alejandro III.

En marzo de 1891, este anunció oficialmente la construcción del ferrocarril Transiberiano, desde los Urales hasta el Pacífico, y envió a su hijo y heredero, Nicolás, a colocar la primera piedra de las obras en Vladivostok.

## El Estado de Witte dentro de otro Estado

La empresa de construir el Transiberiano recayó en uno de los estadistas más industrioses y dotados de la Rusia imperial, Serguéi Witte (1849-1915), el hijo de un burócrata colonial del Cáucaso y licenciado en matemáticas, que había logrado pasar de humilde vendedor de billetes de la Empresa de Ferrocarriles del Suroeste en Odesa a jefe de estación y, luego, a director de la compañía.

Pese a su influyente puesto, para Witte seguía siendo un problema lograr el dinero necesario para tamaña empresa. Aplicó una serie de medidas políticas y realizó hábiles maniobras, como emitir bonos, aumentar impuestos y solicitar préstamos en moneda extranjera. En última instancia, disparó la inflación recurriendo a que la autoridad emitiera más papel moneda para sufragar los elevados costes.

El Transiberiano también le brindó la oportunidad de ejercer como diplomático, cuando propuso construir un atajo de 560 km que atravesara Manchuria, en vez de seguir el curso del Amur por el norte hasta Vladivostok. Asediado por distintas potencias extranjeras, el emperador chino rechazó la propuesta.

*Billete al fin del Mundo: la historia del Transiberiano, el tren que cambió Rusia, del historiador Christian Wolmar, se centra en el desarrollo del Transiberiano y la BAM, al tiempo que ofrece una síntesis amena pero veraz de la construcción y el impacto de la ruta.*

1730

Empiezan las obras de la ruta postal siberiana, la única forma de cruzar Siberia hasta la frontera mongola. Con el tiempo, su trazado va rediriéndose al sur hasta Ekaterimburgo.

1837

El 30 de octubre se inaugura la línea ferroviaria de 24 km Tsarskoe Selo, que conectaba San Petersburgo con Pavlovsk: todo un símbolo de la importancia del ferrocarril para Rusia.

1851

El primer tren de pasajeros recorre el 1 de noviembre los 649,7 km de la línea San Petersburgo-Moscú (la segunda del país), empleando 21¼ h.

1857

El zar Alejandro II aprueba un decreto para construir la red nacional de ferrocarriles, el mismo año que el estadounidense Perry McDonough Collins propone tender la línea de Amur entre Chit e Irkutsk.

Se dice que Rusia adoptó un ancho de vía mayor (1,52 m frente a los 1,43 m del resto de Europa y EE UU) para impedir que los invasores extranjeros pudieran usar material rodante estándar en su red de ferrocarriles.

Sin embargo, el tenaz Witte cambió de estrategia: se procuró el favor de estadistas chinos veteranos, ofreció un generoso préstamo al Gobierno chino (al borde de la bancarrota) y replanteó su propuesta para que pareciera un proyecto conjunto entre China y Rusia. El resultado fue un contrato de arrendamiento de 80 años para que el ferrocarril atravesara un corredor de territorio chino. El desvío impulsó la creación de la Compañía de Ferrocarriles del Este de China y del Banco Ruso-Chino, ambos del Ministerio ruso de Hacienda.

En 1898, Witte negoció nuevas concesiones territoriales, lo que permitía a Rusia construir una segunda línea por el sur de Manchuria hasta el centro turístico costero de Port Arthur (Dàlián), en el extremo sur de la península de Liaodong, al oeste de Corea. El ministro de Hacienda terminaría convirtiéndose en el principal emisario del zar en el Lejano Oriente.

## Construcción del Transiberiano

Las obras comenzaron en cuanto el zar dictó el decreto en 1891. Con inicio en Chelyabinsk, en los Urales meridionales, la línea debía discurrir en paralelo a la antigua ruta postal hasta Irkutsk, desde donde se planeaba tender una vía que seccionara las indómitas regiones del Baikal, Amur y Ussuri hasta Vladivostok, final oriental de línea, en el Pacífico.

Se eligió esta ruta por las condiciones climáticas más benévolas del sur, unido a sus mejores tierras de labranza, lo cual se esperaba que alentara la creación de nuevos asentamientos agrícolas. Pero esto no era del agrado de los empresarios y comerciantes locales, ya que evitaba a muchas colonias mineras y poblaciones ribereñas importantes del norte. A la postre se modificaría su trazado –incluyendo Perm, Ekaterimburgo y Tiumén–, para así contentar a estos influyentes grupos de presión.

Construir el ferrocarril en tan descomunal paisaje planteaba numerosos desafíos logísticos, de ingeniería y mano de obra. La ruta seccionaba bosques frondosos, cruzaba infinidad de ríos, ascendía escarpadas montañas y atravesaba zonas pantanosas. Los grupos de trabajo estaban muy mal equipados, solo con picos, palas, valiéndose de caballos (u obreros) para las labores de carga.

Los trabajadores eran contratados o reclutados en todo el imperio y allende sus fronteras. Algunos eran presos siberianos; otros, trabajadores chinos o canteros italianos, especializados en túneles. Trabajaban de sol a sol, ya hiciera un calor sofocante o un frío glacial, y estaban expuestos a enfermedades mortales, a los bandidos de los bosques y a tigres hambrientos. Su construcción se dividió por territorios, empezando simultáneamente por las estaciones terminales al este y al oeste.

### 1860

El Tratado de Beijing obliga a China a ceder a Rusia el territorio al este del Ussuri y al sur de la frontera con Corea, incluida Vladivostok, ciudad portuaria recién fundada.

### 1886-1889

Después de que el zar Alejandro III se mostrara favorable a la idea de un ferrocarril Transiberiano, se realizan estudios topográficos de la ruta propuesta entre Tomsk y Sretensk, y en la zona de Vladivostok.

### 1891

Tras un viaje oficial por Grecia, Egipto, la India, Indochina y Japón (donde escapó de un intento de asesinato), Nicolás II coloca en Vladivostok la primera piedra de la línea del Ussuri hacia Jabárovsk.

### 1892-1896

Empieza la construcción del segmento de Siberia occidental, desde la ciudad de Chelyabinsk, en los Urales meridionales, al río Obi (hoy Novosibirsk).

## Tramo de Siberia occidental: 1892-1896

Desde Chelyabinsk (hoy suprimido de la ruta oficial del Transiberiano), en el oeste, el tren cruzaba Omsk antes de llegar al río Obi, en lo que hoy es Novosibirsk. La sección de Siberia occidental tenía una longitud de 1440 km y fue la más fácil de construir. El mayor reto fue salvar los muchos ríos que vertían al Obi; en su cruce con el Irtysh precisó el tendido de sendos puentes de casi 1 km.

## Tramo de Ussuri: 1891-1897

Al mismo tiempo seguían las obras en el este. La línea empezaba en Vladivostok y avanzaba hacia el norte, cruzando el valle del Ussuri, hasta Jabárovsk: unos 800 km. El terreno forestal entrañaba menores dificultades para los ingenieros, pero, tras colocar las primeras vías, se descubrió que el Amur crecía unos 10 m en primavera, lo que obligó a trazar el recorrido nuevamente.

Además, los constructores se enfrentaban a graves carencias de mano de obra en esta remota región del Lejano Oriente. Pese a las reticencias iniciales, las cuadrillas contrataron a más de 8000 obreros entre la población

La red ferroviaria rusa es, con 85 500 km, de vías, la segunda más extensa del mundo, solo superada por la de EE UU (228 464 km).

## INICIOS DEL FERROCARRIL EN RUSIA

En 1833, inspirado por la moderna tecnología a vapor llegada de fuera, E. A. Cherepanov y su hijo M. E. Cherepanov inventaron la primera locomotora a vapor rusa en Nizhny Tagil en los Urales (puede verse una réplica delante de la estación de trenes de Ekaterimburgo). La locomotora y la primera vía férrea del país, de apenas 2 km de largo, se construyeron para contribuir al desarrollo de la industria minera de los Urales, aunque los Cherepanov también enviaron una máquina al zar Nicolás I en San Petersburgo.

Precisamente en San Petersburgo se inauguró, en 1836, la primera línea férrea pública del país. Construida por el ingeniero austriaco Franz Anton von Gerstner y operada por locomotoras de fabricación británica, sus 24 km conectaban la capital imperial con la residencia de verano del zar, Tsarskoe Selo. Nicolás I quedó tan impresionado con esta nueva forma de transporte que no tardó en proyectar una red ferroviaria por toda la Rusia europea.

Se dice que en 1850, cuando el zar mandó construir el tendido de 650 km entre Moscú y San Petersburgo, al trazar con una regla una línea entre ambas ciudades, rodeó su dedo por error, y que los ingenieros, temerosos de señalar el fallo, incluyeron debidamente la desviación en los planos: lo que hoy sería la curva de 17 km próxima a la localidad de Novgorod.

La verdad es algo más prosaica: la curva se construyó en realidad para eludir una pendiente demasiado pronunciada para las locomotoras de entonces. En el 2001, se cortó la línea un día entero para que los operarios pudieran enderezarla.

### 1893-1899

El terreno montañoso y los empinados valles de Siberia central supusieron los mayores desafíos en la construcción del segmento desde el río Obi hasta el lago Baikal, por Krasnoyarsk.

### 1895

Comienzan las obras de la línea Transbaikal, entre el lago Baikal y Sretensk; 2 años después, las inundaciones asolan más de 300 km de vía y 15 puentes.

### 1896

China otorga a Rusia la concesión para construir el Transmanchuriano (o Ferrocarril Chino del Este), desde Chita hasta Vladivostok por Harbin, en Manchuria, evitando el difícil terreno del óblast ruso de Amur.

### 1898

Empiezan a tenderse los 550 km de vía del Transmanchuriano entre Harbin y Port Arthur (Lüshun Port, hoy Dalián), al extremo de la península de Liaodong, cuyas aguas no se helaban en invierno.

coreana local y los trabajadores migrantes chinos, quienes conformaban más de la mitad de la plantilla. Estaban peor remunerados que los trabajadores rusos porque, según el capataz, su trabajo era inferior (aunque quizá se debiera a que no tenían cuentas en el comedor de la empresa).

En la línea de Ussuri se emplearon presos: 600 reclusos que, a priori, habían sido destinados a la isla de Sajalín terminaron realizando trabajos forzados. Algunos lograron escapar de sus inexpertos encargados y se dedicaron a delinquir. El proyecto empleó en total a casi 15 000 convictos y exiliados, logrando resultados mucho mejores, pues los reos podían rebajar parte de su condena, y las condiciones de vida no eran tan precarias como en las cárceles del zar.

### Tramo de Siberia central: 1893-1898

Esta sección cubría una distancia de 1920 km, desde el río a Irkutsk (al oeste del lago Baikal), previo paso por Krasnoyarsk. La labor de los ingenieros se volvió más complicada, debido al terreno montañoso y a los pronunciados valles fluviales. El río Yeniséi requería un puente de acero de casi 1 km. El terreno –congelado casi hasta julio y pantanoso después– no era ideal para las excavaciones necesarias. Y el agua de las ciénagas drenadas terminaba estancándose, dando lugar a la proliferación de mosquitos.

Los suministros y la mano de obra se convirtieron en un bien escaso. A diferencia de en las llanuras, había contados asentamientos para solicitar trabajadores (sobre todo, especializados en cantería). Así pues, los constructores publicaron anuncios por todo el imperio, ofreciendo salarios más elevados e incentivos para tentar a mano de obra nueva. En agosto de 1898 llegó el primer tren a la estación de Irkutsk.

### Transbaikal: 1895-1900

Esta sección arrancaba en la orilla este del lago Baikal y pasaba por Ulán-Udé y Chita, antes de recalar en Sretensk, a la vera del río Shilka. Para los ingenieros, estos 1072 km de denso bosque resultó casi tan intimidante como la sección del Circumbaikal, acometida unos años después, y aún más frustrante. El tren tenía que subir los 5630 m de los montes Yablony. Si bien los ríos no eran tan anchos, formaban torrentes que discurrían entre profundos valles. Las vías se tendieron sobre estrechas bases en elevadas cornisas de montaña. El clima severo, con sequías estivales y fuertes lluvias, exacerbaba las dificultades. La gran inundación de 1897 barrió más de 300 km de línea tendida y 15 puentes ya terminados.

### Tramo del este de China: 1897-1901

En 1894, Rusia se aseguró un acuerdo con una debilitada China para que el Transiberiano atravesara parte de Manchuria. Así, desde Chita, el

Se recomienda conseguir un ejemplar de *To the Great Ocean, de Harmon Tupper*, una animada, interesante y documentada mirada acerca de la construcción del Transiberiano.

1900

Prestan servicio los primeros convoyes del Transiberiano, valiéndose del ferri *Baikal* para transportar pasajeros y vagones por las aguas del lago Baikal. Lo reforzaría más tarde el *Angara* para pasajeros y mercancías.

1901

Habida cuenta de que los ferris no eran la solución más idónea para cruzar el lago, se decide construir la línea Circumbaikal en la orilla suroeste.

1904

Los japoneses atacan Port Arthur, lo que desencadena la Guerra Ruso-japonesa. Las vías del Transiberiano se comban ante la presión de transportar un contingente militar al Lejano Oriente.

1905

La armada rusa es aniquilada en el estrecho de Tsushima en mayo. Rusia firma el Tratado de Portsmouth y ha de entregar Manchuria meridional a Japón, pero conserva el Transmanchuriano

Transmanchuriano (de 1440 km) viraba al sureste, cruzando el río Argun y luego Harbin (Hā'ěrbin) para finalizar en Vladivostok. De este modo, se reducía el trayecto en 600 km y, tras una negociación desigual, terminó optándose por implantar el ancho de vía ruso por esta tierra de estepas, grandes puertos de montaña y fértiles valles.

Entre 1898 y 1901, se construyó un ramal desde Harbin al puerto de Port Arthur, al sur, por cuyo disfrute Rusia debía pagar a China. Sergéi Witte se opuso a dicho ramal, sosteniendo que agitaría el nacionalismo chino. Y así fue: en 1899, el nacionalismo chino se agrupó en un movimiento de rechazo al extranjero, autodenominado “Puños Divinos de la Justicia y la Concordia”, más conocido como la Rebelión de los Bóxer, que se extendió rápidamente a Manchuria y al ferrocarril controlado por Rusia. Incendiaron estaciones y almacenes, se destruyeron 480 km de vías y los empleados, asediados, se fueron. Los servicios de la línea principal solo se reestablecieron tras la intervención del Ejército ruso. En 1901 volvió a operar toda la línea y el ramal a Port Arthur; ambos se integrarían después, dando lugar al Transmanchuriano actual.

### Circumbaikal: 1901-1904

Yendo al este desde Irkutsk, los constructores se toparon con un obstáculo formidable: el lago Baikal. Nada había preparado a los ingenieros para salvar los gélidos y escarpados acantilados que lo rodean.

Consideraron desde un principio que la construcción de una vía férrea alrededor del lago sería inviable económicamente. En su lugar, se encargó al Reino Unido el barco a vapor *Baikal*, suficientemente fuerte para abrirse paso entre el hielo y lo bastante grande como para transportar vagones de tren. A partir de abril de 1900, transportó trenes y pasajeros entre Port Baikal y Mysovaya (hoy Babushkin), mientras que más pasajeros seguirían a bordo del *Angara*, hoy fondeado en Irkutsk. Sin embargo, los barcos demostraron ser poco eficientes en caso de fuerte tormenta y ante hielos difíciles. Este impedimento se convirtió en una seria amenaza para la seguridad nacional en 1904: ante la necesidad rusa de hacer llegar tropas y suministros al frente durante la Guerra Ruso-japonesa, se optó por tender vías provisionales sobre el hielo para acelerar el despliegue, pero el primer convoy que se dispuso a cruzar el lago se hundió al agrietarse el hielo.

En 1901 se decidió construir una línea férrea por la orilla sur del lago, que conectase Port Baikal con Mysovaya. Los acantilados que lo bordeaban hicieron que esta sección fuera la más difícil de construir de todas. El zar Alejandro III trajo albañiles armenios e italianos para que diseñaran sus portales y puentes arqueados. Orgullo de la Madre Rusia de entonces, esta sección fue apodada el “Broche de Oro del Zar”.

La construcción de la línea Circumbaikal precisó cuatro veces más piedra que todo el Transbaikal.

Además, los obreros tuvieron que cincelar 39 túneles en las escarpadas capas del lago y erigir más de un centenar de puentes y viaductos.

En 1999, un puente combinado ferrocarril-carretera de 2612 m, tendido sobre el río Amur, reemplazó al original de 2568 m, convirtiéndose en el más grande de todo el Transiberiano.

#### 1906

Japón funda la Compañía de Ferrocarriles de Manchuria Meridional en dicha región, entonces bajo dominio japonés. La línea llega a Harbin, donde conecta con el Transmanchuriano.

#### 1907

A fin de proteger el acceso al Pacífico y los territorios del Lejano Oriente, Rusia decide construir la BAM (Línea principal Baikal-Amur), de Sretensk a Jabárovsk, el tramo final Transiberiano.

#### 1914-1921

En torno al 60% de la red ferroviaria rusa, el 90% de sus locomotoras y el 80% de los vagones son destruidos durante la I Guerra Mundial y la Guerra Civil.

#### 1915

Tras declarar su independencia del moribundo Imperio manchú en 1911, Mongolia firma el Tratado de Kyakhta con China y Rusia, obteniendo así una autonomía limitada.

En 1900 se diseñó una exquisita versión en miniatura del ferrocarril Transiberiano, con vagones de lujo y capilla, que luego iría dentro de un huevo de Fabergé, a modo de regalo para el zar; hoy está en la Armería del Kremlin.

Antes de existir el Transiberiano, era más rápido viajar de San Petersburgo a Vladivostok cruzando el Atlántico, Norteamérica y el Pacífico que yendo por tierra.

En la década de 1950 se construyó una presa en el río Angara, lo que provocó que aumentara el nivel del lago Baikal en torno a un 1,5 m y que quedara sumergida la línea entre Irkutsk y Port Baikal. Más tarde se construyó un atajo que eludía esta sección inundada entre Irkutsk y Sliudiánka: hoy correspondiente a la línea principal del Transiberiano. Los 94 km restantes del Circumbaikal se convirtieron en un ramal olvidado por el que aún traquetea cada semana un puñado de pequeños trenes, en buena medida para deleite de los amantes del ferrocarril.

### Amur: 1907-1916

Esta sección, de 2080 km planteó desafíos logísticos, laborales y de ingeniería similares, y precisó de algunos de los puentes más largos y complicados de toda la línea, entre ellos uno de casi 2 km de largo sobre el Amur. Los constructores dependieron de mano de obra reclusa, complementada por unidades del Ejército y migrantes chinos. Los materiales de construcción (raíles incluidos) tuvieron que importarse de proveedores británicos y estadounidenses.

Fue la última sección del Transiberiano en construirse y entró en funcionamiento en 1916. Los primeros viajeros eran transferidos a barcos en Sretensk para la larga travesía por el río Amur hasta Jabárovsk, donde se subían de nuevo al tren. Con el fin de las obras del Transmanchuriano en 1898 se evitaba el Amur y los pasajeros se desviaban por el norte de China.

### Promesa de lujo

En los albores del s. xx, Rusia estaba lista para lanzar al mundo su maravilla de la ingeniería. El príncipe Mijail Jilkov, ministro de Comunicación, se citó con una empresa belga para crear lo que el explorador y escritor de viajes Harry de Windt describiría como “un lujoso palacio ambulante”. Se imprimieron folletos promocionales en cuatro idiomas, en los que se anunciaba cómo, en adelante, se podían cubrir en solo 10 días los 8850 km entre Moscú y Vladivostok (o Port Arthur).

Para divulgar aún más las ventajas del Transiberiano, se levantó el pabellón “Palacio de la Asia Rusa” en la Exposición Universal de París de 1900. Por dentro podían verse imágenes del prístino paisaje escarpado de Siberia y de las exóticas culturas nativas (que incluía osos polares diseccionados aferrados a icebergs de papel maché). Réplicas de lujosos coches-cama en 1ª ofrecían confortables compartimentos con muebles de estilos napoleónico y chino.

En la réplica del coche-restaurant se servía caviar, esturión y otras delicias rusas, mientras los visitantes admiraban por la ventana el paisaje siberiano en movimiento, recreado por un complejo panorama pintado de varias capas. Redondeaban la muestra un vistoso coche de fumadores,

#### 1916

La construcción del puente de Jabárovsk (2,6 km; el más largo de la ruta del Transiberiano) sobre el río Amur posibilita la creación de la BAM (1920 km), con la que culmina la ruta moderna del Transiberiano.

#### 1918

Tras la Revolución de Octubre, Lenin retira a Rusia de la I Guerra Mundial y traslada la capital a Moscú. Estalla la Guerra Civil y Nicolás II y su familia son ejecutados en Ekaterimburgo.

#### 1918-1920

La legión checoslovaca, un ejército de voluntarios que luchó en el bando de Gran Bretaña, Francia y Rusia en la I Guerra Mundial, se hace con el control de grandes secciones del Transiberiano.

#### 1920

El almirante Kolchak, a la cabeza del contrarrevolucionario Ejército Blanco, es derrotado por el Ejército Rojo en Omsk y se retira a Irkutsk, donde será ejecutado. La Guerra Civil terminaría 2 años después.

un salón musical con piano, una biblioteca bien surtida, un gimnasio totalmente equipado y un baño de mármol y bronce.

## Realidad del Transiberiano

Los primeros viajes no respondían a su reputación de experiencia lujosa. Al llegar al este del Baikal, el tren solía quedarse sin alimentos. “Hoy no comimos hasta las 15.00, y encima fue repugnante”, escribió el escritor estadounidense Michael Myers Shoemaker en 1902. “Había un pequeño comedor lamentable, lleno de rusos. Podías morirte de hambre esperando a que alguien te atendiera”.

Construido apresuradamente, tampoco logró ofrecer una ruta más rápida al Lejano Oriente: los habituales retrasos a veces se prolongaban durante días. El Transiberiano, además, tenía la mayor tasa de siniestralidad con respecto a cualquier otra línea férrea del imperio: los tirafondos se rompían, los puentes cedían y los raíles se combaban. Las locomotoras circulaban a no más de 25 km/h ante el riesgo de descarrilamiento.

Myers Shoemaker, quien se dirigía a Beijing, garabateó, resignado: “Cualquiera que viaje por estas apartadas tierras orientales va perdiendo poco a poco el sentido de impaciencia hasta que deja de importarle si el tren va rápido o despacio o si se ha parado del todo. Llevamos dos horas detenidos en esta estación sin motivo aparente”: una observación que sigue vigente para muchos viajeros contemporáneos.

## Vía del camello

El fin de las obras del Transiberiano y su glamurosa presentación en la Exposición de París llevó a muchos curiosos a viajar en tren hasta Siberia. Los rusos lo apodaron la ‘vía del camello’, por la manera en que se enroscaba y rodeaba numerosas poblaciones en su recorrido en medio de la nada. Pero uno de sus principales objetivos no era satisfacer el deseo de lujo entre la elite viajera, sino posibilitar el reasentamiento de campesinos rusos por Siberia.

Si bien las restricciones a la migración interna se habían levantado en la década de 1800, entre 1860 y 1890 apenas se reubicaron en Siberia 500 000 personas. Pero tan pronto como empezó a operar el tren, el flujo migratorio fue enorme: entre 1891 y 1914, más de 5 millones de inmigrantes buscarían un futuro mejor allí. Los vestíbulos de las estaciones estaban atestados por cientos de campesinos que, mientras esperaban su turno, dormían en el suelo. En el Transiberiano se podían recorrer más de 3200 km por menos de 20 RUB viajando en 3ª, en vagones sin ninguna pretensión de estilo o confort donde los pasajeros se apretujaban como sardinas y dormían en literas de madera de hasta seis niveles.

### 1926

El corresponsal estadounidense Junius B. Wood informa de que el ferrocarril se cae a pedazos y casi nunca es puntual.

### 1929

Comienza la electrificación del Transiberiano en el marco del Primer Plan Quinquenal de Stalin, pensado para centralizar la economía, estimular la industria pesada y convertir a la URSS en una superpotencia.

### Década de 1930

Se utiliza mano de obra esclava del Gulag en Siberia para construir la Línea principal Baikal-Amur (BAM), un ambicioso proyecto que supone una ruta alternativa al Transiberiano.

### 1931

Con la inauguración de la línea Turquestán-Siberia (de Novosibirsk a Lugovoy, en Kazajistán), se materializa una propuesta de principios de siglo que pretendía unir el Transiberiano y el Transcaspio.