

PENÍNSULA TODISEAS

La historia del Transiberiano,
el tren que cambió Rusia

Billete al fin del mundo

Christian Wolmar

Billete al fin del mundo

Christian Wolmar

La historia del Transiberiano,
el tren que cambió Rusia

Traducción de David Paradela López

ediciones península

Título original: *To The Edge Of The World*

© Christian Wolmar, 2013
Publicado originalmente por Atlantic Books Ltd

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Pueden dirigirse a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).
Todos los derechos reservados.

Primera edición: febrero de 2017

© de la traducción del inglés: David Paradela López, 2017

Mapas: Jeff Edwards

© de esta edición: Grup Editorial 62, S.L.U., 2017
Ediciones Península,
Avda. Diagonal 662-664
08034 Barcelona
edicionespeninsula@planeta.es
www.edicionespeninsula.com

PAPYRO - fotocomposición
ROMANYÀ-VALLS - impresión
DEPÓSITO LEGAL: B. 977 - 2017
ISBN: 978-84-9942-564-1

ÍNDICE

Mapas	8
Introducción	15
1. Una lenta aceptación	21
2. El largo camino a Siberia	42
3. La hazaña de Witte	67
4. Estepa adentro	83
5. Viajes y aventuras	117
6. <i>Casus belli</i>	139
7. La nueva Siberia	159
8. Hasta las últimas consecuencias	177
9. La batalla por el Transiberiano	189
10. El gran ferrocarril rojo	219
11. El otro Transiberiano	243
12. El más grande de los ferrocarriles	265
Bibliografía	275
Notas	279
Créditos de las ilustraciones	291
Índice analítico	293

UNA LENTA ACEPTACIÓN

Rusia tenía muchas más razones para no construir el Ferrocarril Transiberiano que para hacerlo. Mientras que, en 1869, Estados Unidos ya podía presumir de ferrocarril transcontinental, y Canadá, con mayor mérito, le siguió dieciséis años más tarde, en Rusia la situación era distinta. A diferencia de la mayor parte de Europa, que había abrazado el liberalismo para adaptarse a las necesidades del crecimiento industrial, Rusia seguía siendo una monarquía absoluta gobernada por un zar conservador mediante un sistema político que no hacía concesiones a la democracia. El Estado restringía los desplazamientos hasta tal punto que para viajar en tren por el país se necesitaban pasaportes internos. En comparación con Estados Unidos y Canadá, Rusia era un país primitivo, basado en una agricultura ineficaz y casi carente de industria. El territorio de Siberia —la extensa área al este de los Urales por la cual acabaría cruzando el ferrocarril— estaba escasamente habitado y su clima era mucho más duro que el de las regiones occidentales de Canadá y Estados Unidos, que habían empezado a poblarse gracias a los ferrocarriles transcontinentales. Siberia parecía tener poco que ofrecer a los potenciales inmigrantes que habrían sido necesarios para justificar el ingente coste de la línea. Dada la baja demanda prevista, la necesidad del ferrocarril parecía, pues, cuestionable.

A ello había que sumar las monumentales dimensiones de la empresa. El ferrocarril tendría que atravesar Siberia entera hasta el puerto de Vladivostok, una distancia de 9.255 kilómetros des-

de Moscú;¹ no tenía sentido detenerse a mitad de camino, puesto que la lógica militar de la obra consistía en abastecer los puertos del mar de Japón y reforzar los vínculos entre el centro y las zonas más inhóspitas del Imperio ruso. A modo de comparación, cuando en 1863 empezaron en California las obras del Primer Ferrocarril Transcontinental de Estados Unidos, que comunicaba una red ya bien desarrollada de líneas del Medio Oeste con California, tan solo se necesitaban 2.800 kilómetros de vía nueva. Dada la pobreza de Rusia y su economía más feudal que capitalista, ni la empresa privada ni la pública parecían estar en condiciones de embarcarse en un proyecto tan caro y ambicioso.

No obstante, Rusia —o mejor dicho, el zar— decidió construir la línea. Como veremos, los motivos de esta importante decisión no tenían su origen en ningún cálculo racional de los beneficios económicos derivados de su construcción, sino en las motivaciones personales del zar y en la confianza de este en su valor militar y político. Una de las ventajas de ser un gobernante autocrático que no necesita considerar la opinión pública ni prestar demasiada atención al calamitoso estado de las arcas públicas era que podía permitirse esas cosas. Su palabra era ley, y por suerte disponía de ayudantes muy capaces, entre ellos Serguéi Witte, el ministro de Finanzas, para llevar a cabo la obra.

La cosa venía de familia. A fin de cuentas, había sido un zar anterior, el abuelo de Alejandro, Nicolás I, quien había introducido la vía férrea en Rusia movido por razones igual de arbitrarias. Gran Bretaña y Estados Unidos habían tendido los primeros raíles en 1830, pero Rusia no se decidía a entrar en la era de los ferrocarriles, por más que los necesitara desesperadamente habida cuenta del lamentable estado del transporte en el país. La falta de inversiones y el tamaño del territorio convertían cualquier viaje en un largo y heroico periplo plagado de dificultades, y, dada la severidad del clima, en invierno los trineos resultaban más útiles que los vehículos con ruedas. Rusia disponía de unas cuantas carreteras en buen estado, en especial la de San Petersburgo a Moscú, terminada en 1816. Uno de sus primeros viajeros, la princesa María Volkonskaia —esposa de Serguéi Volkonski, uno de los instigadores del intento de golpe

de Estado contra el zar de diciembre de 1825—, tardó cinco días en recorrer los algo más de setecientos kilómetros que separan ambas ciudades durante su viaje al este para reunirse con su marido en el exilio, lo cual hace pensar que seguramente era una de las mejores carreteras de la época en Europa. Aquella fue la primera de una serie de vías que Nicolás mandó construir para unir las principales ciudades, pero las rutas menores consistían en caminos de tierra que se convertían en barrizales cuando la nieve se derretía en primavera o la lluvia caía en otoño.

A pesar del primitivo estado de la economía rusa, las carreteras principales disponían de un sistema de transporte de pasajeros bien organizado. El medio de locomoción más rápido eran las diligencias gubernamentales, carruajes de cuatro caballos en fondo en los que viajaban cuatro pasajeros dentro y tres, por una tarifa menor, fuera, además del conductor. También había diligencias públicas más lentas y baratas en las que cabían hasta una docena de personas, y las familias más adineradas disponían de sus propios vehículos. La gestión de las carreteras dependía del Gobierno, que controlaba rigurosamente los movimientos de la población. Las caballerías se cambiaban en postas de propiedad estatal, situadas a unos quince kilómetros unas de otras y supervisadas por un maestro de postas que «daba prioridad a los viajeros al servicio del Gobierno. Por lo tanto, el viajero corriente podía verse obligado a esperar horas y hasta días a que hubiera caballos disponibles, aunque sus sufrimientos podían verse aligerados con un soborno a tiempo».²

En Siberia era infinitamente preferible viajar con los trineos utilizados en invierno que hacerlo con sus equivalentes de verano. Estos consistían generalmente en un tarantás, una especie de canasta de grandes dimensiones colocada sobre unas traviesas de madera fijadas a los ejes. Los tarantás, tirados por dos caballos, podían llevar hasta a cuatro personas, con un asiento para el conductor, pero sin bancos para los pasajeros, que tenían que arreglárselas haciéndose un hueco entre sus equipajes y pertenencias. Las telegas, más pequeñas y con un único caballo, eran aún más incómodas y consistían en poco más que un carretón de labranza modificado que se

usaba sobre todo para llevar equipajes, aunque en ocasiones también transportaban personas si no había ningún tarantás disponible. La única ventaja de no viajar en invierno consistía en que, durante la corta estación sin hielo, muchos tramos de carretera podían evitarse utilizando los transbordadores que navegaban por los anchos ríos de Siberia y que, en algunas partes, fluían de este a oeste. A mediados del siglo XIX, los pasajeros empezaron a disponer también de grandes vapores de ruedas que permitían viajar de manera razonablemente cómoda por rutas de más de mil quinientos kilómetros.

De hecho, hasta la llegada del ferrocarril, los ríos habían sido la columna vertebral del sistema de transporte en Rusia, aun cuando el hielo solo permitiera utilizarlos a lo sumo cinco meses al año. Los ríos se vadeaban con balsas y gabarras amarradas a una cadena anclada en mitad de la corriente, pero en algunos puntos clave había pocas y a veces se formaban largas colas. Tampoco eran medios especialmente seguros o fiables. En primavera, los témpanos de hielo —icebergs en miniatura a todos los efectos— suponían un peligro considerable, pues podían hacer que los ocupantes del barco cayeran al agua o incluso provocar el hundimiento de la embarcación, con consecuencias fatales. A veces, el enorme tamaño de los témpanos obligaba a paralizar el servicio. Y es que los elementos planteaban un desafío constante al progreso: si los ríos se secaban, los voluminosos vapores podían encallar en los bajos durante días o semanas, mientras que tras una lluvia prolongada el caudal podía aumentar en exceso o bajar con demasiada fuerza para navegar con seguridad. Curiosamente, los puentes también representaban un peligro considerable, ya que a menudo sus estructuras estaban podridas y los *yamschiki* —los conductores de los tarantás—, picados ante lo que veían como un reto, aceleraban al cruzar como si así pudieran adelantarse a un posible derrumbe, lo cual no siempre era el caso.

Dados los rigores del viaje, cuando ya no podían soportar otra noche de traqueteo en el tarantás, los optimistas viajeros buscaban comodidad y solaz en las casas de postas, situadas una cada quince o treinta kilómetros. La estancia en estas tampoco era muy placentera. Las casas de postas de propiedad estatal consistían por lo

común en la vivienda del maestro de postas y su familia y una habitación comunitaria para los viajeros, de «unos seis por cinco metros y medio, con un gran horno de ladrillo en la divisoria para calentar ambas secciones».³ Había unas cuantas sillas y mesas, pero no camas, y los «huéspedes» tenían que dormir donde pudieran, echados sobre pieles y abrigos, en suelos sucios y sin alfombrar habitados por las cucarachas y sus depredadores: enormes ratas hambrientas. No había instalaciones de saneamiento, cosa que raramente molestaba a los viajeros, quienes preferían no lavarse durante el viaje debido a la creencia de que «el jabón y el agua sensibilizaban la piel y aumentaban el riesgo de congelación».⁴ Harry de Windt, un visitante británico, señala que las campesinas rusas no tenían inconveniente en pasar meses sin lavarse, pues tal era su costumbre, pero que a las damas aristocráticas que viajaban para reunirse con sus maridos en Irkutsk o Vladivostok se les hacía insoportable: «Las más bellas parecían repugnantes a primera hora de la mañana, con el pelo enredado, las ropas revueltas y el rostro pálido y pastoso, y sus anillos de diamantes no hacían sino realzar la negrura de las manos y las uñas, que seguramente llevaban días sin poder lavarse».⁵ Fiel al habitual decoro victoriano, De Windt se calla cuál era el aspecto de las menos agraciadas.

La primera parte del viaje de Moscú a Siberia, la ruta de los Urales —la barrera natural y oficial entre Europa y Asia—, era relativamente fácil, ya que las carreteras se encontraban en un estado bastante bueno, pero a partir de ahí aumentaban los obstáculos. Steven Marks, el historiador de la génesis de la línea, lo resume de forma certera: «Al oeste del lago Baikal, el transporte era malo; y al este del lago, aún peor».⁶ La ruta histórica a través de Siberia, llamada, no sin grandilocuencia, la «carretera de postas» —un «nombre demasiado halagador»,⁷ según los extranjeros que se aventuraban en ella—, era conocida entre la población local como «el *trakt*», y en el siglo XVIII había sido ampliada (usando a los desterrados como mano de obra) hasta alcanzar una anchura de seis metros y medio. En su mayor parte consistía sencillamente en hileras de postes altos o troncos de abedul que indicaban la ruta por la estepa,

situados a la distancia necesaria para que dos tarantás pudieran pasar de forma segura. Aparte del barro, en las estaciones húmedas el problema era que, debido a lo remoto de la ruta, cualquier percance podía suponer una espera de varios días hasta encontrar piezas de repuesto. En invierno, los trineos hacían el viaje más llevadero, pero el peligro estaba en que las tormentas atraparan a los incautos entre las postas, donde, a pesar de su rusticidad, podían buscar refugio. Además, había un peligro escondido: las rocas parcialmente cubiertas por la nieve podían hacer añicos los trineos, que eran imposibles de reparar al momento y obligaban a los viajeros a pasar varias noches a la vera del camino, con temperaturas bajo cero y sin más abrigo que las pieles del tarantás para mantener el calor. En invierno, el tráfico podía ser bastante denso en algunos tramos de la ruta, que «a menudo quedaba bloqueada por cientos de trineos de un solo caballo cargados con cajas de té y enganchados uno a otro hasta formar una fila kilométrica».⁸ Al ir amarrados a otros trineos, los conductores de estos convoyes solían quedarse dormidos, y entonces los caballos, abandonados a su albedrío, tendían a ocupar el centro de la vía, perjudicando al tráfico que viniera de frente.

Los agentes del Gobierno se encargaban de que los tarantás respetaran un límite de velocidad de trece kilómetros por hora, pero esta medida de precaución no bastaba para evitar los accidentes, que se producían sobre todo de noche. Los pasajeros con prisa viajaban tanto de día como de noche para cubrir grandes distancias, y los conductores, somnolientos o más comúnmente bebidos, se adormecían, con fatales consecuencias. Por si las condiciones de la carretera y la falta de solidez de los carruajes no fueran suficiente, los viajeros corrían el riesgo constante de ser asaltados por presos a la fuga que, sobre todo en verano, formaban bandas y acechaban en las proximidades de las postas. Como no tenían mucho que perder, actuaban con especial violencia y, tras despojar a sus víctimas de dinero, ropa, armas y, en ocasiones, incluso pasaportes que les permitieran regresar al oeste, a menudo las mataban para evitar que testificaran.

Habida cuenta de estas dificultades, no es de extrañar que pudiera tardarse un año, y en ocasiones aún más, en llegar a Vladivos-

tok, el principal puerto del Pacífico y, más tarde, estación terminal del Ferrocarril Transiberiano. Con las condiciones adecuadas, y con el dinero necesario para los sobornos, el viaje podía hacerse más rápido, pero nunca había garantías a la hora de atravesar Siberia, donde siempre cabía esperar contratiempos inesperables.

El término «Siberia» es en realidad una denominación bastante vaga referida a la región al este de los Urales, con una superficie equivalente a toda Norteamérica, incluidos Canadá y Alaska, más Europa —unos trece millones de kilómetros cuadrados, una cifra que parece casi inabarcable—, y que actualmente cuenta con una población de unos cuarenta millones de habitantes. A grandes rasgos, comprende la parte de Asia situada al norte de una línea imaginaria entre Kazajistán y Corea, lo que incluye China y Mongolia. Su costa oriental se extiende desde el mar de Japón hasta el estrecho de Bering, ambos en el océano Pacífico. Los mapas apenas hacen justicia a esta masa de tierra, ya que para ajustarla a la página generalmente se la representa a una escala mayor que otros países, lo cual se justifica por la escasez de ciudades y pueblos. Sus dimensiones se comprenden mejor si pensamos que Siberia tiene siete husos horarios,⁹ en comparación con los cuatro de Estados Unidos.

La costumbre europea de identificar Siberia con las temperaturas polares no está del todo justificada. Las partes meridionales de Siberia, por las que pasa el ferrocarril, se encuentran más o menos en la misma latitud que Inglaterra y gozan de un clima continental húmedo, con inviernos fríos —una media de -15°C en enero— y veranos relativamente cálidos. En las zonas del norte, más secas, es donde encontramos las bajas temperaturas de las que Siberia suele ser sinónimo, con una media de -25°C , y hasta menos, en enero.

Vladivostok, enclavada en la esquina más al sur de Siberia, cerca de la frontera con China y Corea, se encuentra a casi diez grados de latitud al sur de Londres. Aunque su nombre, como el de Tom-buctú, tiene cierto tono de leyenda —como si se tratara de un lugar inimaginablemente remoto—, la ciudad no es el punto más alejado de Moscú: al noreste se extienden varios miles de kilómetros de territorio que terminan en la península de Kamchatka, que se asoma

al estrecho de Bering en dirección a Alaska, que como se sabe fue vendida a Estados Unidos por el precio aproximado de la residencia de verano del zar.

Hay una anécdota curiosa, aunque tal vez apócrifa, que ilustra la escala de la superficie de Siberia. En el siglo XVIII, la zarina Isabel Petrovna invitó a media docena de vírgenes de Kamchatka a visitarla en la capital, San Petersburgo. Escoltadas por un oficial imperial, para cuando las supuestamente castas doncellas llegaron a Irkutsk, cerca del lago Baikal, más o menos a mitad de trayecto, estas ya habían dado a luz a los bebés engendrados por el militar que las tenía a su cargo. Según Harmon Tupper, autor de un libro sobre el Transiberiano publicado en los años sesenta, aquel Lotario —tan seductor como el personaje cervantino— fue sustituido por alguien de más confianza, pero «aun así, para cuando las jóvenes madres llegaron a San Petersburgo —a casi quince mil kilómetros de Kamchatka— sus primogénitos ya tenían hermanastros y hermanastras».¹⁰

Siberia, por supuesto, sigue asociada al fenómeno del destierro, y con razón, pues el número de personas que sufrieron esa suerte fue realmente elevado. El destierro a Siberia se convirtió en una forma de castigo en fecha tan temprana como el siglo XVI, aunque al principio eran pocos los criminales a quienes se les aplicaba. La de Siberia era, en realidad, una opción indulgente. Los rusos tenían inclinación a tratar de forma especialmente desagradable y cruel a todo aquel que infringiera la ley o se opusiera al poder autocrático de los zares, y los gobernantes del país parecían tener un don para concebir retorcidos y dolorosos métodos de ejecución de sus víctimas: los reos de delitos menores eran empalados en estacas afiladas, colgados o decapitados, y la flagelación y las marcas a hierro candente estaban a la orden del día. Las mutilaciones —tales como la amputación de extremidades o de la lengua— también eran prácticas permitidas, hasta que a mediados del siglo XVIII la zarina Isabel Petrovna, hija de Pedro el Grande, decidió que era hora de poner fin a aquella salvajada, abolió la pena de muerte y, en buena medida, la reemplazó por el destierro a Siberia. A pesar de que más tarde se reinstauró la pena capital, raramente se aplicaba; en lugar de ello, los criminales eran enviados

al este. Esto no siempre obraba en beneficio de los desventurados que transgredían el código penal; de hecho, las penurias que sufrían muchos de los convictos eran tales que habrían preferido una muerte rápida en el patio de la prisión.

En general, las categorías de destierro eran dos: la de los delincuentes comunes y la de los activistas políticos, que por lo común tenían más dinero y educación que los delincuentes y formaban una pequeña minoría, quizá del uno o el dos por ciento. Sin embargo, el número total de personas enviadas a Siberia era portentoso, ya que el sistema obedecía a un doble objetivo: en principio era una forma de castigo, pero también servía para poblar con rusos las zonas tribales de Siberia con el fin de consolidar el régimen zarista en los territorios del este. Por supuesto, esta sería también una de las motivaciones del ferrocarril. El ritmo de las deportaciones se incrementó de forma notable a principios del siglo XIX y, según cálculos fiables, a mediados de siglo alcanzó su máximo con unas doce mil personas al año, muchas de las cuales eran llevadas ahí con sus familias, de suerte que entre 1800 y el estallido de la Primera Guerra Mundial alrededor de un millón de personas habían sufrido destierro.

Aunque el envío a Siberia puede parecer un castigo especialmente cruel, la Francia y la Gran Bretaña del siglo XIX también tuvieron sus propios sistemas de destierro, consistentes en enviar a los presos a las colonias en lugar de a un punto distante dentro del territorio nacional. Después de un paréntesis durante la Primera Guerra Mundial y la Revolución rusa, cientos de miles de presos volvieron a ser trasladados a Siberia bajo el gobierno de Stalin, que duró hasta la década de 1950.

Durante la primera parte de este periodo, el destierro equivalía, en la mayor parte de los casos, a una sentencia de muerte. Según Tupper, «los desterrados caminaban en manada hasta Siberia y morían por miles por falta de comida y cobijo».¹¹ El zar Alejandro I, relativamente liberal, decidió mejorar las condiciones de los desterrados habilitando recintos —*étapes*, como se los conocía, pues el francés era la lengua de la clase dirigente— donde pudieran descansar y guarecerse. Aun así, las condiciones no dejaban de ser brutales.

A los condenados a trabajos forzados se los enviaba a las minas más allá de Irkutsk, en lo más profundo del noreste de Siberia (no minas de sal, como cuenta la leyenda, sino de plata y oro), donde algunos, temerosos de pasar el resto de su vida encerrados y mortificados por los maltratos de los guardias, se suicidaban bebiendo agua en la que previamente habían disuelto el fósforo de la cabeza de las cerillas. Los condenados a trabajos forzados y un segundo grupo, los «colonos penales», eran desterrados perpetuos, pero podían convertirse en pobladores luego de cumplir una condena de entre cuatro y veinte años.

No obstante, el sistema de destierro fracasó estrepitosamente como herramienta destinada al aumento de la población. Y aquí surge un misterio. El número de desterrados a Siberia hace pensar que el de pobladores debería haber crecido rápidamente a lo largo del siglo XIX, pero los datos del censo apuntan lo contrario. El motivo es que la mayoría de los exiliados eran de edad relativamente avanzada —treinta o treinta y cinco años—, lo que significa que, cuando quedaban libres y podían convertirse en pobladores, ya habían superado la edad para formar familia. Por lo demás, había un gran desequilibrio entre sexos, ya que el número de varones desterrados superaba con mucho al de mujeres, a lo que hay que sumar el elevado índice de mortalidad, aun a pesar de los distintos paquetes de mejoras introducidos durante los puntuales y breves periodos de gobierno más liberal. Aunque las cifras relativas al número de presos sugieren que muchos vivían largos años, los carceleros que controlaban las colonias penitenciarias y las minas aprovechaban la distancia de la capital para imponer *de facto* sus propias leyes y a menudo no consignaban las muertes, pues así podían quedarse con la comida y la asignación destinada a los presos fallecidos. La corrupción campaba por sus respetos. Según un informe del Ministerio de Exteriores británico, muchos prisioneros «no existían más que en las listas de las autoridades siberianas, que prolongaban sobre el papel las vidas de miles de desterrados con el fin de embolsarse el dinero destinado por el Gobierno a su manutención».¹² De hecho, esto era casi un incentivo para liquidar a los presos o animarlos a escapar; muchos

de quienes lo lograban acababan dedicándose al bandidaje, pero pocos lograban sobrevivir al invierno. El censo nos revela la verdad. El ligero aumento de la población siberiana durante el siglo XIX se debió casi por entero al establecimiento de los siervos libres tras la abolición de la esclavitud en 1862. También hay que contar a las numerosas tribus que habían vivido ahí desde tiempo inmemorial. Estas formaban un grupo dispar, muchas de ellas eran nómadas, mantenían pocos vínculos con el Estado ruso y tenían sus propias lenguas y costumbres.

La ausencia en Siberia de medios de transporte aptos para alguien más que un puñado de rudos colonos fue, por lo tanto, uno de los acicates para la construcción del Ferrocarril Transiberiano. No obstante, hacía falta mucha imaginación para lanzarse a construir una línea de 9.255 kilómetros, muchos más que los de cualquier otra en el mundo, teniendo en cuenta que el sistema ferroviario ruso estaba mucho menos desarrollado que el de otros países de Europa y Norteamérica. Los primeros pasos de Rusia para equipararse al creciente número de naciones del ferrocarril fueron vacilantes, lo cual no es de extrañar dada la naturaleza conservadora y autoritaria del gobierno del zar Nicolás I. La construcción de ferrocarriles en Rusia empezó a plantearse a mediados de la década de 1820. Al igual que en Gran Bretaña y la Europa continental, las minas llevaban tiempo utilizando vagonetas tiradas por hombres, y en 1809 Piotr Frólov había construido el primer ferrocarril tirado por caballos, una línea de dos kilómetros que transportaba mineral de plata desde las minas de Zmeinogorsk, en la región centromeridional de Altái, en la actual frontera con Kazajistán. Esta línea no solo destacaba por ser la primera en utilizar caballos —capaces de tirar de tres vagones con ocho toneladas de mineral cada uno, lo que los hacía mucho más eficaces que cualquier otro método anterior—, sino por su «gran número de trincheras y túneles destinados a suavizar las pendientes y por la sustitución de los habituales raíles angulares por raíles convexos de hierro colado en los que se encajaban las pestañas de las ruedas de los vagones».¹³ Era, en otras palabras, un ferrocarril muy sofisticado para su época, pero lamentablemente se hallaba en

una zona tan remota del país que incluso el zar ignoraba su existencia. Tuvieron que pasar otros veinticinco años para que Rusia tuviera su primera locomotora de vapor, obra —al igual que en Gran Bretaña, donde George y Robert Stephenson eran los principales constructores— de un padre y un hijo. Yefim Cherepánov y su hijo Mirón, que trabajaban como mecánicos en las minas de hierro de Nizhni Taguil, en los Urales, habían producido tiempo atrás una serie de máquinas de vapor utilizadas para suministrar energía a las bombas, y a lo largo de quince años habían logrado mejorar mucho su eficiencia. A principios de la década de 1830, Mirón viajó a Inglaterra, por entonces la capital de la tecnología de vapor, para aprender a fabricar locomotoras. En 1833 ya habían construido su primera máquina, pero el invento —al igual que otros esfuerzos pioneros realizados en Gran Bretaña— no tuvo mucho éxito. De hecho, las calderas de sus primeras dos locomotoras explotaron, algo habitual en ese primer estadio de desarrollo, pero la tercera, terminada en 1835, resultó relativamente eficaz, pues «se movía a mayor velocidad que un caballo, si bien solo era capaz de transportar cargas pequeñas». ¹⁴ Podemos hacernos una idea del estado de Rusia a principios del siglo XIX si pensamos que los Cherepánov eran siervos, y por lo tanto, propiedad de la factoría para la que trabajaban. Por desgracia, sus esfuerzos fueron en balde, ya que los primeros ferrocarriles del país utilizaron locomotoras extranjeras.

Como vemos, Rusia contaba con los elementos para construir un ferrocarril ya en fecha relativamente temprana, al mismo tiempo que la moda ferroviaria arrasaba en el continente europeo y hasta en Estados Unidos; lo que faltaba era voluntad política, aun a pesar de las súplicas de una pequeña minoría más abierta dentro de la aristocrática élite dirigente, que comprendía que el ferrocarril era la única opción de transporte viable en un país tan extenso como Rusia, cuyo clima extremo impedía circular por las carreteras o navegar por los ríos durante buena parte del año. Este grupo de progresistas sabía que los costes derivados del transporte oponían una barrera infranqueable al desarrollo económico del país. Por ejemplo: el precio de algunos productos agrícolas era tres o cuatro veces mayor en

las grandes ciudades que a pie de granja, un incremento atribuible casi por entero al elevado coste del transporte fluvial. El desarrollo de la incipiente industria siderúrgica, localizada en las proximidades de las minas de los Urales, donde Europa se convierte en Asia y a más de mil quinientos kilómetros de Moscú, arrastraba un serio lastre por culpa del precio de los productos de la región, que en las grandes ciudades alcanzaba precios tales que las empresas preferían importarlos desde Gran Bretaña y Francia. La falta de fiabilidad de la red de transporte era una carga añadida. En invierno, los ríos se helaban, y aunque en teoría el transporte por carretera seguía siendo factible, en la práctica las carreteras a menudo quedaban cortadas por la nieve y el hielo. Los efectos de esta deficiente red de transporte iban más allá de lo puramente económico: «Una de las consecuencias de esta lentitud de movimientos era que una mala cosecha rara vez podía compensarse con el envío de grano desde otra región más afortunada; de aquí que en Rusia fueran tan frecuentes las hambrunas, no por localizadas menos mortales».¹⁵

A lo largo de la década de 1820 aparecieron numerosas propuestas de construcción de ferrocarriles tirados por caballos, pero todas fueron rechazadas por el monarca. Los partidarios del ferrocarril aumentaron tras la inauguración en 1830 de la primera línea ferroviaria moderna del mundo, la exitosa Liverpool-Manchester, que representó un estímulo para el desarrollo del transporte por ferrocarril en Europa, y aunque el principal medio de transporte de larga distancia en Rusia, las vías navegables, iba mejorando gracias al dragado, la construcción de canales y la introducción de barcos de vapor, para los progresistas era evidente que el futuro estaba en los trenes: «En última instancia, las necesidades de transporte que tiene Rusia solo pueden cubrirse mediante una red de ferrocarriles integrada».¹⁶

Tuvo que ser un extranjero, el alemán Franz von Gerstner, quien convenciera al zar para que diese su apoyo a la construcción del primer ferrocarril del país, la línea de veinticinco kilómetros entre la por entonces capital, San Petersburgo, y Tsárskoie Seló, la residencia de verano del zar. El fin inicial de Von Gerstner era mucho más ambicioso. El alemán había elaborado un proyecto para

construir una red de líneas por toda Rusia y esperaba ganarse el favor del zar haciendo hincapié en que la red también podía servir para desplegar tropas por todo el país en cualquier momento y a gran velocidad. En el Gobierno también había personajes influyentes que se oponían al ferrocarril. Nicolás se había rodeado de consejeros de tendencia conservadora, como el conde Yegor Kankrín, durante mucho tiempo ministro de Finanzas, quien, como Von Gerstner y muchos otros altos dignatarios de la época, era alemán. Kankrín, economista de formación, opinaba que tamaña empresa desviaría fondos destinados a la agricultura, donde eran más necesarios para la mejora de la vida del pueblo. También le preocupaba el efecto que el ferrocarril pudiera tener en la actividad de los carreteros tradicionales, que transportaban mercancías por carretera, y en los bosques, que serían talados para obtener combustible, un argumento bastante poco convincente habida cuenta del tamaño y la escala de la masa forestal de Rusia. Con todo, sus argumentos prevalecieron. Ante semejante oposición, no es de extrañar que la propuesta de Von Gerstner fuera rechazada, aunque el zar, que ya había frustrado el intento de golpe de Estado de los decembristas en 1825, tomó nota del potencial militar de la vía férrea: sabía que se había producido un rápido transporte de tropas desde Manchester hasta Liverpool durante una de las continuas emergencias provocadas por la cuestión irlandesa,¹⁷ y los paralelismos entre el frágil dominio de Inglaterra sobre Irlanda y las difíciles relaciones entre Rusia y su provincia polaca eran obvios.

De resultas de este interés del zar, Von Gerstner obtuvo permiso para construir la línea de Tsárskoie con el fin de demostrar la compatibilidad del ferrocarril con el duro clima ruso. Aunque su financiación fue privada, el proyecto obtuvo varias concesiones, como la exención de impuestos y el derecho a quedarse con todos los ingresos generados. La línea, con un ancho de vía de 1.829 mm (más tarde reducido a 1.524 mm, el ancho habitual en Rusia), fue inaugurada en 1837, y el primer tren, con ocho vagones llenos, tardó solo veintiocho minutos en llegar a Tsárskoie Seló, a una velocidad media de 77 kilómetros por hora. Al año siguiente se extendió hasta

Pávlosk, una localidad situada veinticinco kilómetros más adelante y que, en una rara muestra de modernidad en el sombrío periodo del Estado policial de Nicolás, se había convertido en una especie de complejo vacacional lleno de restaurantes y conciertos, con un salón de baile al que acudían a divertirse los ciudadanos petersburgueses. Con el fin de atraer pasajeros, el ferrocarril, en una hábil maniobra comercial, financiaba las atracciones de Pávlosk, descrita en *El idiota* de Dostoievski como «uno de los destinos veraniegos más de moda de las proximidades de San Petersburgo».

Al principio, la línea operaba tanto con locomotoras importadas desde Gran Bretaña y Bélgica como con caballos, pero los animales, exhaustos por el peso de los trenes, pronto fueron jubilados. La línea cosechó un éxito inmediato; los pasajeros acudían en masa llevados por la curiosidad y el deseo de conocer los locales de ocio de la localidad. El primer año, más de setecientos veinticinco mil personas utilizaron la línea, es decir, una media de dos mil pasajeros diarios, lo que permitió a Von Gerstner repartir abundantes dividendos entre sus accionistas, pues las tarifas eran relativamente elevadas... a pesar de que en Pávlosk los conciertos eran gratuitos.

No resulta sorprendente que, dada la obsesión del zar con mantenerse en el poder a toda costa, el éxito del ferrocarril de Tsárskoie Seló lo animara a permitir la construcción de una línea que enlazase Varsovia, por entonces parte del Imperio ruso, con la frontera del Imperio austrohúngaro, a la sazón aliado incondicional de Rusia. La justificación del plan era eminentemente militar, tal y como se desprende de la insistencia del zar en usar locomotoras en lugar de caballos, y pronto los austriacos ampliaron el trazado hasta Viena, la capital habsbúrgica. El ferrocarril se construyó con fondos privados, aunque con una garantía de retorno del cuatro por ciento a cargo del Gobierno, un acuerdo de lo más lucrativo para la compañía. La utilidad militar de la línea quedó de manifiesto cuando en 1848 Nicolás envió a Hungría las tropas rusas desde Varsovia para aplastar una rebelión de forma especialmente sangrienta y cruel.

A pesar del evidente éxito de la línea de Tsárskoie Seló, los círculos gubernamentales seguían siendo hostiles a la creación de una

red ferroviaria en Rusia. Por su parte, los progresistas argumentaban que los primeros pasos de Rusia hacia la industrialización se veían obstaculizados por la falta de eficacia del sistema de transporte. La ruta inicial más obvia para el ferrocarril consistía en la unión de las dos ciudades principales, San Petersburgo y Moscú, distantes unos seiscientos cincuenta kilómetros, defendida por Von Gerstner pero atacada ferozmente por sus opositores. Kankrín cambió de argumentos alegando que los ferrocarriles de larga distancia no eran viables —pese a su proliferación en Europa y América— y que sería poco práctico conceder a las compañías ferroviarias el derecho a poseer siervos, a pesar, nuevamente, de que muchas compañías del sur de Estados Unidos disponían de esclavos.

Siguiendo un proceder que resultará familiar a quienes conozcan el funcionamiento del Gobierno británico, se formó una comisión con el fin de estudiar la viabilidad del proyecto, y el informe resultante, publicado en 1841, se mostró muy favorable a la idea. Nicolás dio luz verde al plan a principios del año siguiente, a pesar de que Kankrín, representante de una vigorosa corriente conservadora contraria al ferrocarril presente tanto en Europa como en América, resistió hasta el final: «Todas las mentes pensantes del extranjero son de la opinión de que [el ferrocarril Moscú-San Petersburgo] no dará beneficios, arruinará la moral y liquidará de forma improductiva un capital que podría destinarse a mejor uso».¹⁸

En más de un sentido, los problemas y dificultades surgidos durante la construcción del que daría en llamarse el Ferrocarril Nikoláiev (el Ferrocarril de Nicolás, denominación que más tarde, tras la Revolución de octubre de 1917, cambiaría por la de Ferrocarril de Octubre) se repetirían medio siglo más tarde, y a escala mayor, cuando llegara el momento de debatir la construcción del Transiberiano. La búsqueda de financiación, la determinación del papel del sector privado, la resolución de los problemas de ingeniería, el establecimiento de ramificaciones políticas: todos estos factores habían de recibir un tratamiento parecido en ambos casos. Al igual que el Transiberiano, se trataba de un proyecto de dimensiones épicas, y a su finalización fue la segunda línea más larga del

mundo a cargo de una misma administración, superada tan solo por el Ferrocarril de Erie, en el estado de Nueva York. La historia del Ferrocarril Nikoláiev es asimismo un reflejo de los fines del Transiberiano: establecer y consolidar el poder del Estado. En ambos casos, la decisión definitiva que determinaría el resultado de las discusiones estuvo en manos del todopoderoso zar.

A pesar de que un grupo de banqueros alemanes se había comprometido a financiar la construcción y de que Von Gerstner seguía interesado en el plan, la idea de construir el ferrocarril con capital privado pronto quedó descartada y el proyecto se convirtió en una empresa estatal con un presupuesto de 34 millones de rublos (unos 3,4 millones de libras de la época, que hoy en día equivaldrían a unos 436 millones de euros). Nicolás, que era un hombre metódico y acostumbrado a lidiar con asuntos que a otros monarcas les habrían parecido demasiado triviales, ejerció un papel de supervisor en la construcción de esta crucial infraestructura y presidió la comisión al mando de la obra, antecesora de la que se crearía para la construcción del Transiberiano. La escala del proyecto era colosal para un país que vivía en buena parte de la agricultura y poco industrializado, aunque el zar, obviamente, jugaba con ventaja: disponía de siervos que podían trabajar por poco dinero. Semejante empresa, realizada sin apenas maquinaria, requería una mano de obra ingente. Los cálculos más prudentes sugieren que hasta cincuenta mil siervos pudieron trabajar en el ferrocarril, y que aproximadamente el diez por ciento de ellos murió, sobre todo a causa de las epidemias periódicas de tifus y disentería que se cebaban en las cuadrillas maltratadas y desnutridas. Como veremos, las condiciones en el Transiberiano —construido medio siglo más tarde y con la servidumbre ya abolida— fueron mucho mejores y la cifra de muertes mucho menor.

En realidad, los siervos no eran propiedad del Gobierno, sino que los contratistas involucrados en el proyecto les pagaban a sus dueños, los grandes latifundistas, a cambio de sus servicios. Los siervos en sí recibían un sueldo escaso que se les iba casi íntegro en concepto de pago obligatorio por comida y alojamiento. Las jornadas eran interminables: «Los contratos estipulaban que la jornada de

trabajo iba desde el amanecer hasta la puesta del sol, y por lo común se les exigía que trabajaran domingos y festivos; la única ocasión de descanso era la aparición de fuertes lluvias». ¹⁹ Además de estar mal alimentados y de vivir en condiciones deplorables, los siervos recibían latigazos si se quejaban. El abundante suministro de alcohol conjuraba cualquier conato de rebelión, y quienes trataban de escapar eran encerrados en una gendarmería especialmente dura erigida de forma expresa para evitar disturbios.

Puede que la reputación de Nicolás como figura autoritaria esté del todo justificada, pero la célebre anécdota acerca de la peculiar ruta seguida por el ferrocarril es fruto de una exageración. Se cuenta que ordenó que el trayecto entre las dos ciudades siguiera una línea recta que él mismo trazó con la ayuda de una regla, y la ruta es recta en verdad, salvo por tres curvas incongruentes que, según se dice, son producto de haber colocado los dedos en el extremo de la regla. En realidad, lo más probable es que las curvas vinieran impuestas por las dificultades del terreno por el que pasa la vía. Más tarde surgió una explicación similar para otra curva más larga, la circunvalación de Verebinski, introducida para salvar una pendiente, pero puesto que esta fue añadida en 1877 —más de dos décadas después de la muerte del zar—, la anécdota ha quedado relegada al terreno del mito.

Más difícil resulta desentrañar realidad y ficción a propósito de otra de las características de la línea: el ancho de vía. Mientras que el de la línea de Tsárskoie Seló medía 1.829 mm y el ferrocarril Varsovia-Viena empleaba el ancho estándar europeo de 1.435 mm, la línea Moscú-San Petersburgo, y después casi toda la red ferroviaria rusa, aplicó uno de 1.524 mm. La explicación habitual es que Nicolás, obsesionado con las consideraciones de tipo militar, ordenó adoptar ese ancho con fines defensivos, confiando en que la necesidad de cambiar de ancho en la frontera rusa dificultara una eventual invasión. Esta es la explicación comúnmente aceptada, pero la verdad es algo más compleja. Como era habitual en Rusia, cuando la idea del ferrocarril empezó a calar, el zar envió misiones a Europa y Estados Unidos para que profundizaran sus conocimientos al respecto. Los

emisarios solían regresar de esos viajes acompañados de personal cualificado capaz de asesorarlos sobre cómo implementar la nueva tecnología. Uno de estos reclutas fue George Whistler, un antiguo oficial del ejército que había trabajado en varias líneas en Estados Unidos (y que, dicho sea de paso, fue el padre de James Whistler, el célebre pintor afincado en Gran Bretaña). Por lo visto, fue él quien aconsejó emplear el ancho de 1.524 mm, el habitual en los primeros ferrocarriles estadounidenses, ya que el de 1.829 mm de la línea de Tsárskoie Seló habría resultado demasiado caro. Aun así, que Nicolás fuera consciente de las ventajas defensivas de tener un ancho de vía distinto sugiere que la elección obedeció, al menos en parte, también a motivos militares. De hecho, el ancho dio pruebas de su utilidad a la hora de repeler ataques en la Segunda Guerra Mundial, cuando el avance alemán se vio seriamente entorpecido por la necesidad de cambiar de convoyes en la frontera, aunque también les dificultó las cosas a los propios rusos cuando fueron ellos los agresores en la guerra contra Turquía de 1878.²⁰

El proyecto tuvo que superar múltiples escollos. Además de mano de obra esclava, se necesitaban ingenieros con experiencia, y al no haber suficientes en el país, hubo que llevarlos de fuera. Whistler fue a todos los efectos el ingeniero jefe, pero el zar, decidido a atribuirse el mérito del proyecto, nombró a dos ingenieros rusos como responsables respectivamente de las secciones norte y sur. Tal era la falta de ingenieros patrios en un país con tan pocas universidades y escuelas técnicas que «toda la promoción de la Escuela Imperial de Ingeniería entró a trabajar en el ferrocarril en 1843».²¹

La topografía no facilitaba las cosas. Gran parte del terreno era ondulante y estaba cruzado por ríos y desfiladeros, así como por hondos pantanos y espesos bosques. Dado que la ruta estaba trazada en línea recta, hubo que recurrir a trincheras y terraplenes. Además, las dimensiones del proyecto eran insólitas: hasta entonces, aparte de iglesias y castillos nunca se había construido en Rusia nada equivalente en cuanto a número de obreros y sofisticación técnica. Lo único que podía compararse con la construcción del Ferrocarril Nikoláiev era la edificación de San Petersburgo en las marismas de

la orilla oriental del mar Báltico por orden de Pedro el Grande en el siglo XVII. Incluso a escala mundial, aquel era un proyecto mayúsculo, pues por entonces pocas eran las líneas que superaban los ciento cincuenta kilómetros de longitud.

La tecnología, como los ingenieros, era casi toda de importación. El zar deseaba que, en la medida de lo posible, los materiales procedieran de Rusia, pero debido al precario desarrollo de la tecnología del país muchos provenían de Gran Bretaña y Estados Unidos. Las plantas de los Urales, el núcleo de la industria siderúrgica rusa, solo podía suministrar una pequeña parte de los raíles, y sus productos eran mucho más caros, entre otras cosas porque transportar mercancías por las nefastas carreteras rusas costaba más que importarlas por mar desde Gran Bretaña. Las locomotoras, por lo menos, eran en buena parte de factura rusa. Nicolás había insistido en emplear productos nacionales y quería aprovechar la construcción del primer gran ferrocarril del país para estimular la creación de una industria locomotora local con base en Aleksándrovsk, cerca de San Petersburgo. El diseño y los conocimientos técnicos necesarios para la construcción de las locomotoras —de las que se produjeron 162— provenían de Estados Unidos, y en un principio, también el personal, al que se exigió que enseñara a los rusos tanto a producir locomotoras como a conducir las. Con todo, Rusia no desarrolló las habilidades necesarias para valerse por sí sola hasta mediados de la década de 1850.

El Gobierno se encontró con enormes dificultades para financiar el proyecto. Aumentar los impuestos a una población agraria no solo era difícil, sino que se corría el riesgo de fomentar una revuelta, y la obstinación de Nicolás en anteponer el gasto militar al civil provocaba continuos retrasos por falta de fondos. Tampoco ayudaba la insistencia del zar en supervisar hasta el más mínimo detalle de las decisiones de los ingenieros, tanto los de mayor como los de menor categoría, responsables de la construcción de la línea.

Como resultado, la línea tardó nueve años en terminarse —dos veces el tiempo previsto— y costó el doble del presupuesto original. Aun así, fue todo un éxito: por ella viajaban gran número de

pasajeros y, dado el estado de las carreteras, también de mercancías. Aunque el viaje, de seiscientos cincuenta kilómetros, duraba unas veinte horas, el volumen de tráfico superó todas las previsiones. En 1852, después de un año en funcionamiento, el ferrocarril tenía una media de dos mil pasajeros diarios y transportaba grandes cantidades de carga, sobre todo harina, grano y ganado. Tanto el volumen de carga como el número de pasajeros crecieron rápidamente durante el decenio siguiente e incluso empezaron a obtenerse beneficios. La elevada demanda era una muestra impresionante de la necesidad del ferrocarril, sobre todo a la luz de los trámites burocráticos impuestos por el Estado policial zarista, que requería que todos los pasajeros tuvieran un pasaporte interno y un permiso de viaje específico. Un pequeño ejemplo de liberalización basta para ilustrar la naturaleza represiva del régimen zarista: en diciembre de 1851, un mes después de la inauguración de la línea, el conde Piotr Kleinmichel, encargado de dirigir la línea, anunció que los miembros de las clases libres dejarían de necesitar permiso de la policía para salir de sus estaciones de partida, y que en su lugar bastaría con que presentasen el pasaporte antes de subir al tren. Es decir, que en su modesta medida, el ferrocarril fue una fuerza liberalizadora, ya que «al menos las clases superiores de la sociedad rusa ya no necesitaban permiso de la policía cada vez que viajaban fuera de su lugar de residencia».²²

Sin embargo, la mayor parte de los pasajeros viajaba en tercera clase, lo que indica que fueron las masas campesinas las que se volcaron en el tren, a pesar de los impedimentos policiales. Con tanta burocracia, un rasgo presente todavía en la Rusia actual, no es de extrañar que apenas quedara dinero para otras cosas. Para los pasajeros, el mayor reclamo eran las bajas tarifas. El coste de un billete de tercera clase era de solo siete rublos (unos catorce chelines —setenta peniques— en moneda británica de la época, es decir, en torno a noventa euros actuales), lo cual, aunque estaba por encima de las posibilidades de los más pobres (el salario medio rondaba los treinta rublos mensuales), era un precio muy inferior al de los trayectos de larga distancia en otros ferrocarriles europeos. Además, por solo tres rublos —el equivalente a cuarenta euros de hoy en día—, los

pasajeros de tercera tenían la posibilidad de viajar en trenes de carga, sentados en bancos en los vagones de mercancías, en un viaje que podía durar hasta cuarenta y ocho horas, ya que la velocidad máxima era de quince kilómetros por hora. Había tres trenes de pasajeros por día y solo un expreso para viajeros de primera clase, pero, según un reportaje aparecido en *The Times* en 1865, los diecinueve rublos del precio —poco menos de doscientos cincuenta euros— valían la pena. De hecho, el nivel de comodidad parecía a la altura de los mejores trenes europeos y americanos: «Los viajeros son recibidos en salones brillantemente iluminados, [...] lujosos sofás y sillones invitan a descansar [...] y cuando llega la hora de retirarse, el *valet de chambre* acompaña a los caballeros [y] unas elegantes *femmes de chambre* muestran a las damas el camino hacia el dormitorio y el tocador».²³ Es decir, que no se producía la mezcla de sexos que tanto chocaba a los visitantes británicos que iban a Estados Unidos hacia esa misma época.²⁴

Una vez terminado, el Ferrocarril San Petersburgo-Moscú se convirtió en el mejor de Europa precisamente gracias al interés que el zar había demostrado en el proyecto: «Su calidad fue tan elevada gracias a que el Gobierno de Nicolás I puso a su disposición todos los recursos financieros del Estado, pero también gracias a que contó con los servicios de unos administradores competentes y honrados, una cantidad considerable de ingenieros bien formados, hábiles e industriosos, y numerosa mano de obra cualificada y no cualificada, además de disponer de acceso a la más moderna tecnología extranjera».²⁵ El resultado fue un ferrocarril magnífico, como demuestra el hecho de que el trazado actual sigue siendo prácticamente el mismo que en su origen; sin embargo, debido a su alto coste y a la escasez de recursos del Estado, Rusia tardaría en expandir su red ferroviaria.

A pesar de que para quienes podían beneficiarse del nuevo medio de transporte el éxito fue rotundo, el impacto de la línea sobre la economía general del país tardó en notarse. Como en el resto del mundo, el transporte de alimentos y materias primas se abarató y ganó en rapidez, rebajando los costes de transporte hasta en un

noventa por ciento, lo que a su vez redujo el precio que los habitantes de las ciudades pagaban por los alimentos. El ferrocarril ofrecía nuevas oportunidades a los campesinos, que podían buscar trabajo lejos de sus aldeas, aunque como al principio no había ramales esto solo estaba al alcance de quienes vivían cerca de la línea. Varias personalidades locales sugirieron la creación de ramales que conectaran el ferrocarril con las ciudades vecinas, pero el Gobierno rechazó todas las propuestas en un ejemplo más de su indecisión en lo tocante a la modernización del Imperio ruso. Pero el principal problema era que la zona industrial de los Urales seguía sin disponer de conexión con las dos ciudades principales del país, y eso constituía un lastre para su desarrollo económico.

Durante las cuatro décadas transcurridas entre la inauguración del Ferrocarril Nikoláiev y el inicio de las obras del Transiberiano, Rusia abrazó la idea de una red nacional de ferrocarriles, aunque sin una clara conciencia de su necesidad y a un ritmo mucho más lento que el de sus vecinos europeos. A diferencia de tantos otros países que habían entrado con entusiasmo en la era del ferrocarril, Rusia no vivió ningún periodo de frenesí ferroviario. Dada la insuficiencia de recursos, la idea predominante era que no podía construirse más de una gran línea a la vez, sobre todo mientras tuviera que financiarlas el erario público. La terminación del Ferrocarril Nikoláiev animó al zar a poner en marcha la construcción del Ferrocarril San Petersburgo-Varsovia, también a cargo del Estado. Esta vez su propósito principal era evidente: mantener el control sobre la problemática provincia polaca y oponer resistencia a posibles ataques de Occidente: «A diferencia del Ferrocarril San Petersburgo-Moscú, esta línea obedecía sobre todo a intereses militares y administrativos».²⁶ Si se hubiera construido un ferrocarril hacia Odesa y el mar Negro desde Moscú pasando por Ucrania, que con su fértil tierra era el granero del país, el impacto económico habría sido mucho mayor, pero las prioridades de Nicolás estaban claras, a pesar de que, tal y como señala Richard Haywood en su libro sobre los primeros ferrocarriles rusos, el zar erró también en lo militar, ya que la línea de Odesa «habría tenido un valor militar decisivo, puesto que

el ataque de las potencias occidentales no llegó a través del reino de Polonia, como temía el zar, sino de Crimea». ²⁷

La guerra de Crimea fue la chispa que provocó la expansión de la red ferroviaria. A su inicio, en 1853, Rusia disponía de una red de apenas mil kilómetros, mucho menor que las de sus rivales europeos, como Gran Bretaña, que disponía de diez veces esa cifra, y eso jugó en su contra durante el conflicto. Crimea, a orillas del mar Negro, solo era accesible por las vías navegables tradicionales, y las posteriores recriminaciones por la derrota giraron en torno a lo inadecuado del sistema de transporte. Además, los rusos sabían que Gran Bretaña había construido el primer ferrocarril de uso militar del mundo para ayudar a romper el sitio de Sebastopol. ²⁸ Nicolás, abatido ante las tempranas derrotas de su amado ejército, murió durante la guerra y su lugar pasó a ocuparlo su hijo, Alejandro II, de ideas mucho más liberales, quien se volcó en la ampliación de la red.

Alejandro, coronado zar en 1855, supo aprovechar la terrible debacle de la guerra de Crimea para promover un periodo de rápida expansión ferroviaria. A diferencia de su padre, no era hostil a los intereses privados y se mostró mucho más dispuesto a importar tecnología extranjera. Autorizó la creación de la Compañía Principal de Ferrocarriles de Rusia, financiada por un consorcio de inversores, sobre todo franceses e ingleses, cuyo rasgo principal era que el Gobierno ruso, en una especie de capitalismo con red estatal, corría en exclusiva con el riesgo financiero y garantizaba un retorno anual del cinco por ciento a los accionistas. El acuerdo propició un modesto *boom* ferroviario, con la construcción de varias líneas entre el Báltico y el mar Negro —principalmente destinadas al transporte de grano y otros productos agrícolas, entre ellas una línea entre Kiev y Odesa—, y la terminación en 1862 del Ferrocarril San Petersburgo-Varsovia, con un ramal hacia la frontera con Prusia. Helsinki, por entonces parte de Rusia, y San Petersburgo también quedaron unidos vía ferrocarril. Pese a todo, la Compañía Principal no pudo cumplir sus obligaciones y la relación entre el Gobierno y la empresa se deterioró, entre otras cosas porque quienes la dirigían eran un grupo de franceses afincados en París con una afición al

lujo que no les granjeaba precisamente el respeto de sus homólogos rusos, que en realidad eran funcionarios. De hecho, «la formación de la Compañía Principal se reveló dañina para el futuro no solo de los ferrocarriles rusos, sino del propio Gobierno».²⁹ Como a menudo ocurría con esos primeros proyectos ferroviarios, la compañía, en parte por incompetencia y en parte por corrupción, había subestimado el coste de construcción de las líneas y a cada momento solicitaba nuevos préstamos al Gobierno para concluir los distintos proyectos. Esto ponía en evidencia a la aristocracia, pues varios ministros e incluso algunos miembros de la familia del zar poseían acciones del consorcio. Tras varias renegociaciones, la mayor parte de las líneas quedaron terminadas a lo largo del decenio de 1860 y Rusia empezó a disponer de una red equiparable a las de la mayoría de los países de Europa.

Aunque Alejandro tenía mayor confianza que su padre en la empresa privada, seguía siendo imposible convencer a los empresarios para que elaboraran proyectos asumiendo el riesgo ellos mismos, pues se dudaba de que la economía rusa, dependiente aún en buena medida de la agricultura y la minería, pudiera generar beneficios para las líneas de ferrocarril. Pese a esto, el Gobierno había entendido lo importante que era crear una red ferroviaria y en 1866 delineó un plan para expandir el sistema. El plan dio pie al mayor crecimiento ferroviario de la historia rusa: en 1877 sus cerca de cinco mil kilómetros de vías se habían triplicado, y en 1897 la cifra había vuelto a doblarse. En este periodo se incluye la conclusión de parte del Transiberiano. El auge animó a unos cuantos empresarios —los llamados «barones del ferrocarril»—, pero el impulso principal seguía proviniendo del Gobierno. Los magnates del ferrocarril estaban más interesados en hacer fortuna a expensas de los lucrativos contratos con el Gobierno que en construir líneas rentables, y de hecho la mayor parte del riesgo derivado de la construcción y la gestión de las líneas era asumido por el Estado, que garantizaba a los promotores un retorno fijo por sus inversiones. A medida que la confianza en la economía rusa aumentaba, fueron apareciendo distintas compañías ferroviarias, pero en general el Gobierno seguía

involucrado en la mayor parte de la red, ya que ninguna línea podía construirse sin su permiso y la mayoría de ellas necesitaban algún tipo de apoyo financiero. El complejo sistema de propiedad privada y pública se racionalizó a finales de la década de 1880 por obra de Nikolái Bunge, el ministro de Finanzas, que logró por primera vez la creación de una verdadera red ferroviaria: los ferrocarriles de titularidad privada y pública fueron obligados a cooperar mediante el uso compartido de trenes ahí donde conviniera y mediante la creación de una tarifa unificada. Eso sentó los cimientos para la construcción del Transiberiano, que sería un proyecto inequívocamente gubernamental.

A diferencia del Ferrocarril San Petersburgo-Moscú, la mayoría de las líneas posteriores se construyeron con poco dinero, lo que resultó en curvas más cerradas, balasto insuficiente y pendientes pronunciadas. Si no se produjo una avalancha de accidentes fue porque la velocidad máxima era generalmente de cuarenta kilómetros por hora. Las estaciones se encontraban a menudo alejadas de las localidades a las que daban servicio, ya que era más barato hacer pasar las vías por los valles que encaramarlas a las colinas donde muchas poblaciones habían sido edificadas para protegerse de los invasores. En muchos casos, esto se repetiría también con el Transiberiano.

Aun así, al igual que había ocurrido una generación antes en Europa, el advenimiento del ferrocarril transformó el estilo de vida de la población, que en los más de los casos aceptó bien el cambio. Algunos de los latifundistas más obstinados protestaban porque el ruido les impedía dormir o porque el humo hacía enfermar a los animales, pero en general la llegada del ferrocarril fue motivo de celebración y los campesinos de los alrededores acudían a recibir al primer tren. La economía de la zona cambiaba puesto que había que alimentar a los obreros de la línea, y el precio del grano aumentaba, «en ocasiones incluso multiplicándose por diez».³⁰ Una vez terminada la línea, el precio de la tierra aumentaba, ya que era más fácil transportar los productos al lugar de venta.

La cantidad de mercancías transportadas se dobló entre 1865 y 1880, y en la década siguiente volvió a doblarse. La mayor parte

de estas eran grano, que se convirtió en un componente importante de las exportaciones rusas, y el carbón de la cuenca del Donets, entre Rusia y Ucrania, ganó una importancia cada vez mayor. El transporte de pasajeros también fue en aumento, pero seguía siendo estacional, dominado al principio por los jornaleros y más tarde, a medida que las clases más acomodadas se aficionaban al ferrocarril, por el llamado «tráfico de dacha», el viaje anual a la casa de campo que casi toda familia con medios poseía. Rusia seguía siendo un país subdesarrollado y atrasado, pero el sistema ferroviario era el único aspecto de su economía más o menos en consonancia con la modernidad, y si bien la red no era tan compacta como la de la mayor parte de Europa o Estados Unidos, no dejaba de ser eficaz, efectiva y decididamente vital para la economía del país.

Sin embargo, ni el grano ni los pasajeros eran el verdadero motivo por el que al Gobierno le interesaba ampliar la red ferroviaria; ese motivo seguía siendo el militar. La línea de Varsovia, por ejemplo, había sido utilizada poco después de su inauguración para sofocar una de las continuas rebeliones polacas. De aquí que, a pesar de las continuas penurias del Gobierno debidas a la guerra, el deseo de fortalecer el rublo y la lentitud del desarrollo industrial, los ferrocarriles siguieran siendo una prioridad. Como más tarde diría el ministro de la Guerra de Alejandro III, «los ferrocarriles son hoy por hoy el elemento bélico más poderoso y decisivo. Por lo tanto, con independencia de las dificultades financieras, resulta sumamente deseable situar nuestra red ferroviaria a la altura de la de nuestros enemigos».³¹ Ninguna otra cosa explica el interés que, como veremos en el capítulo siguiente, surgió por el Transiberiano a mediados de siglo.