

ZOCOS, 12

TRANSIBERIANO

Título original: *Le Transsibérien*. Texto extraído de *Russie, race colonisatrice, impressions de voyage de Moscú a Tomsk*, publicado en *Le Tour du Monde*, en 1905

Fotografías interiores: Creative Commons

© De la edición original: Éditions Magellan & Cie

© De la presentación: Charles Stépanoff

© De la traducción: José Jesús Fornieles Alférez

© Confluencias, 2017

www.editorialconfluencias.com

Corrección ortotipográfica: María del Mar Domínguez Álvarez

Maquetación y diseño: Rodrigo Sepúlveda Cebrián

Impreso en ESCOBAR IMPRESORES, Almería, España

ISBN: 978-84-947772-4-0

Depósito legal: AL 2046-2017

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización estricta de los titulares del Copyright bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático y la distribución de ejemplares mediante alquiler y préstamos públicos.

ALBERT THOMAS

TRANSIBERIANO

La conquista del Este

Traducción de
José Jesús Fornieles Alférez



CONFLUENCIAS
EDITORIAL

ÍNDICE

Presentación	9
I. Moscú: una decepción	19
II. Nijni-Novgorod	25
III. De Samara a Tomsk	43
Conclusión	89
Albert Thomas	113

Ruta del Transiberiano a principios del siglo XX



PRESENTACIÓN

El aislamiento de Rusia en sí misma, causado por la guerra contra Alemania, a partir de 1914 y después, aceptado voluntariamente, a partir de la Revolución de Octubre del año 1917, ignoró durante mucho tiempo un éxito industrial y técnico conseguido en tiempos de los zares: la construcción del ferrocarril transiberiano. Desde la adopción del proyecto, en 1892, a su terminación, en 1907, la vía férrea más larga del mundo fue construida en quince años solamente, con seis mil quinientos kilómetros de railes, más unas mil estaciones y cientos de pueblos de colonización, que se convirtieron rápidamente en ciudades confortables, surgidas en plena taiga.

Las dificultades fueron enormes. Y la desmesura de las obras soviéticas parecen menos sor-

prendentes, cuando se piensa en sus precedentes zaristas. Hubo que drenar innumerables zonas pantanosas, pues el suelo de Siberia está empapado, aplanar valles estrechos del Altái, lanzar puentes por encima de ríos, que se encuentran entre los más anchos del mundo (el puente sobre el Obi alcanza los ¡setecientos ochenta y cuatro metros!), dinamitar montañas y constantemente hacer frente a la penuria de la mano de obra, en estas regiones aún desérticas, sin hablar de las epizootias, que atacaban a las bestias de transporte.

En el infinito y denso bosque de la taiga o a través de la estepa desértica, el Transiberiano debía pasar por una vía única de ciento cincuenta y dos centímetros de ancho, «la anchura amplia y perezosa rusa de sesenta pulgadas y media», como dice Nabokov, ligeramente superior a la norma occidental.

Los trabajos empezaron simultáneamente, en los extremos del trazado: en Ekaterimburgo, en los Urales y en Vladivostok sobre el Pacífico. En 1898, la vía que venía del Este alcanzó el lago Baikal. Esperando que se terminaran las obras del tronco central, se determinó que este tramo se hiciera en barco, atravesando el Baikal, verdadero mar interior, en un barco a vapor, rompe-hielos, fabricado en Inglaterra por piezas. Pero cuando

llegó el invierno, el barco no tenía la fuerza como para abrirse paso por aquellos hielos. Cuando la guerra con el Japón estalló el año 1904, la línea férrea devino fundamental para la estrategia rusa. Se debió improvisar una solución: railes colocados directamente sobre el hielo y los vagones tirados por caballos. En fin, en 1907, este último tramo se terminó, rodeando el Baikal por la falda de una montaña, terminando la línea.

En Francia, curiosamente, la referencia literaria y documental concerniente a esta proeza extraordinaria de la industria humana, aparece en *La Prose du Transsibérien*, del poeta Blaise Cendrars, publicada en 1913. Pero si bien este texto es admirable por el espíritu inspirado del poeta y el poder creador del relato épico, nos aporta, sin embargo, poco sobre el Transiberiano en sí mismo, pues de hecho, según sus biógrafos, Cendrars jamás puso los pies en este tren. Si se considera la brevedad de los periodos en los que este tren estuvo abierto a los extranjeros, entre los trabajos de su construcción, Guerra ruso-japonesa (1904-1905) y Primera Guerra Mundial, el testimonio de Albert Thomas adquiere una importancia excepcional. El futuro ministro y dirigente socialista no tenía más que veinte años, cuando se embarca en esta «gigantesca casa rodante». Estudiante brillante,

con varios premios, no es sólo un estudioso, sino que sueña con los problemas de la justicia social y quiere conocer el mundo. Se puede comprender su alegría y su gozo, cuando este hijo de un panadero, joven de la Escuela Normal Superior, recibe el premio a la Excelencia de la Compañía Wagon-Lits: un billete para el Transiberiano. Este evento le influirá en el resto de su vida, en sus compromisos políticos, su atracción hacia Rusia, a donde vuelve en condiciones extremas y en su lucha por el mejoramiento de las condiciones laborales de los hombres.

En julio de 1898, junto a dos camaradas igualmente premiados, penetra en Moscú, que no le seduce, por encontrarla excesivamente occidental. Volverá varias veces. En 1928, once años después de la Revolución de Octubre, notará «que sus catedrales dan la impresión de estar abiertas a todos los vientos. No han sido más blanqueadas ni vueltas a dorar en todos estos años. Los bulbos están desvaídos». De Moscú a Tomsk; después, de Tomsk a Moscú, lo que le interesa no son las piedras bellas sino el movimiento extraordinario, que trabaja en esta sociedad arcaica, hacia una industrialización rápida, desarrollada en un inmenso territorio y de la que la construcción del Transiberiano proporciona un ejemplo brillante.

En la época de Albert Thomas dos tipos de trenes circulaban por las vías del Transiberiano: aquellos de la Compañía Internacional de Wagon-Lits, contruidos y acondicionados con lujo Occidental y los trenes Rusos del Estado. Estos últimos, que los viajeros europeos veían con algo de espanto desde sus ventanillas, eran el instrumento de movimientos masivos de las poblaciones. De lo que Thomas se hace testigo excepcional, pues el fin primero de la construcción del Transiberiano fue la colonización de las tierras vírgenes de Siberia por campesinos de la Rusia Occidental; un éxodo continental, una verdadera «conquista del Este».

La Fiebre del Oro o la Conquista del Oeste, estas epopeyas americanas se nos han hecho familiares por los relatos cinematográficos de gran difusión. Pero en la misma época, se producía otra conquista incomparablemente más vasta, aunque menos espectacular y sangrante, pues se respetaron los pueblos indígenas. Los viajeros franceses, los geógrafos, los periodistas se apasionaron por este gran movimiento que iba hacer de Rusia la primera potencia del mundo. ¿Hasta dónde iría? ¿Quién sería, Inglaterra o Rusia, la que intentaría la conquista de Afganistán? Los franceses apostaban por su aliado ruso y ya veía descender de los

trenes a los cosacos, hasta Samarcanda, atravesar las montañas afganas y, por el paso de Khyber, llegar a la planicie del Indo, al Penjab, apoderarse de Delhi y echar a los ingleses.

Pero no fue así. La Guerra Primera Mundial y la Revolución de Octubre pusieron entre Rusia y Europa el muro de la ideología. Se olvida pronto el interés con el que se había acogido la Conquista del Este. Y Rusia se dedica a la construcción del comunismo, rompe brutalmente con sus aliados europeos, rompe con su historia inclinada hacia Europa desde Pedro el Grande, y parece volverse un país asiático, salvaje, que no se puede frecuentar. Y en la Rusia de los sóviets nadie se acuerda de aquellos *mujiks*, que abandonaron todo para probar suerte, bajo horizontes desconocidos y climas muy hostiles, en la lejana Siberia.

En su relato, con una extraña lucidez, Thomas sabe observar al pueblo ruso, sacar conclusiones de los hechos más anodinos y deducir de ellos fenómenos y problemas históricos y políticos universales. En particular, se fija en las condiciones de vida de los *mujiks* y de los primeros obreros que encuentra; de los problemas sociales de «cuya solución depende... el progreso y la vida misma de una democracia», como dirá más tarde. Uniéndose, sin saberlo, al filósofo ruso Berdiaev,

es en el pueblo campesino, donde ve la energía y la vitalidad inextinguible, que podría permitir una conciencia nacional Rusa, a desarrollar.

Ningún otro viajero podía ser mejor que Albert Thomas para medir la importancia del ferrocarril en la metamorfosis de la sociedad. Descubre que el tren no sólo es un medio moderno de cambio de mercancías, como se le consideraba demasiado a menudo en la época, sino un factor poderoso para quebrantar las jerarquías sociales. Así no es de extrañar que Albert Thomas, nombrado diputado en 1910, eligiera participar en la Cámara, en la Comisión de Obras Públicas y Caminos de Hierro. En 1914 es encargado de la organización del Servicio Ferroviario. Publica un opúsculo, *l'État et les Compagnies de Chemins de Fer*.

Después de haber sido ministro en 1916 y de intentar convencer a los socialistas, comunistas, rusos de seguir la guerra contra Alemania fue llamado para dirigir el Buró Internacional del Trabajo, OIT. Fiel a su maestro Jean Jaurès y hostil al bolchevismo, se consagra con toda energía a crear todas las piezas de esta organización internacional, la OIT, con asiento en Ginebra. Rehusando encerrarse en funciones administrativas y deseando ver con sus propios ojos las condiciones de vida de los trabajadores, viaja por todos los países de

Charles Stépanoff

Europa, América del Norte y del Sur, China y Japón. Sin duda, se acuerda del primero de sus largos viajes, el Transiberiano, cuando mecido por el traqueteo de las ruedas había aprendido a considerar la naturaleza de los sueños a partir del progreso social, a partir de una observación despierta, a veces, crítica, gratamente poética, de los hombres y de su trabajo.

Charles Stépanoff