

CAPÍTULO 1

El ferrocarril Trans-Caspio (1879) y *Claudius Bombarnac*
(*A través de la estepa*) de Julio Verne (1892)

1. El ferrocarril Trans-Caspio

1. 1 El ferrocarril de un Imperio: la conquista rusa de Asia Central

El ferrocarril Trans-Caspio comenzó a construirse en el año 1879, durante la época del Imperio ruso y su expansión hacia Asia Central en el siglo XIX.

La expansión del Imperio ruso hacia los Balcanes y el Mediterráneo había constituido el motivo principal de la política exterior zarista durante el reinado de Nicolás I (1825-1855) (Vicens Vives, 1969: 441-443). El resultado de la guerra de Crimea, conflicto que tuvo lugar entre 1853 y 1856 y libraron el Imperio ruso y el reino de Grecia contra una liga formada por los turcos, Francia, Reino Unido y Cerdeña, puso fin a ese deseo de expansión y, como consecuencia, a partir de 1854, el Gobierno zarista se propuso extender las posesiones del Imperio en Asia.

Incluso después de las victorias rusas en la guerra contra Turquía en 1877, el Tratado de Berlín de 1878 demostró la voluntad de Europa, sobre todo de Inglaterra, de conservar la existencia del Imperio turco y mantener a Rusia encerrada en el mar Negro. Esta nueva decepción contribuyó a robustecer la política asiática de los gobiernos de Alejandro II y Alejandro III.

Alejandro II de Rusia sucedió a su padre Nicolás I en 1855. En 1861 decretó la emancipación de veintitrés millones de siervos, reformó la administración de justicia y la institución municipal, y reprimió la insurrección polaca de 1863, así como las intentonas revolucionarias de los nihilistas. Por otra parte, instituyó el jurado para las causas criminales y abolió los castigos. Cedió a los EE.UU. por treinta y cinco millones de dólares el territorio de Alaska, pacificó el Cáucaso, conquistó los kanatos de Khiva y Kholkanda y se apoderó de Samarcanda; firmó la paz con Austria y Alemania y declaró la guerra a Turquía, que terminó con el mencionado Tratado de Berlín en 1878. Pero las medidas emancipadoras decretadas por Alejandro II no dieron el resultado que se buscaba y el descontento social dio lugar al intento de subversión general del Estado. Entonces se crearon las asociaciones secretas del grupo Tierra y Libertad (1876) y los atentados proliferaron hasta que lograron su meta con el asesinato del zar en 1881 (Vicens Vives, 1969: 419).

Su hijo Alejandro III accedió al trono cuando asesinaron a su padre y fue coronado en 1883, pues tuvo que estar recluso por temor a los nihilistas. Y fue Alejandro III quien inició la construcción de los ferrocarriles Transcaspio y Transiberiano, que abrieron a la civilización el Asia occidental y septentrional.

Veámoslo con mayor detenimiento.

En 1859, después de vencer una fuerte resistencia de los indígenas, el Cáucaso fue sometido por los rusos, lo que les permitió defender sus posesiones transcaucásicas y amenazar a Turquía en Armenia.

Al mismo tiempo,

Rusia adelantaba sus posesiones en el Asia Central, estableciendo la frontera entre el Caspio, el Aral y el Balkach. Sus

ambiciones convergieron entonces sobre los fértiles oasis del Turquestán occidental, en las orillas de los ríos Syr y Amu. Algunas audaces campañas les permitieron apoderarse de las ciudades situadas en las cabeceras de estos ríos: Taschkent, en 1865; Samarcanda, en 1868. Atacados por la retaguardia, los sultanatos de Khiva y Bukhara fueron dominados entre 1871 y 1873. Todo el Turquestán quedó sujeto a Rusia, e incluso las regiones montañosas de Fergana y Pamir (1893) y el rico oasis de Mery (1884) (Vicens Vives, 1969: 442).

Esta expansión intranquilizó al Gobierno inglés, que veía peligrar sus intereses en Persia y la India. Rusos e ingleses se disputaban concesiones económicas en Persia y desde sus fronteras respectivas presionaban al Gobierno de Teherán. Pero el conflicto más grave tuvo lugar en Afganistán, estado cobertura de la India. En 1839 y 1879, las tropas británicas se adueñaron de Kabul, la capital de Afganistán, si bien tuvieron que abandonar el país, aunque en la segunda vez obtuvieron el reconocimiento del protectorado inglés y así Afganistán quedó como Estado que separaba los dos Imperios, el ruso y el inglés.

Como señala Boris Egorov (Cómo Rusia conquistó Asia Central - Russia Beyond ES <https://es.rbth.com> > *Historia*), la coexistencia pacífica de Rusia y el Asia Central terminó a mediados del siglo XIX, puesto que hizo su entrada en el escenario Gran Bretaña. Los británicos querían avanzar hacia el norte y Asia Central se convirtió en un ámbito de la confrontación entre los imperios ruso y británico conocida como el Gran Juego. El Gran Juego era una expresión utilizada para describir la rivalidad entre rusos e ingleses en su lucha por el control de Asia Central y el Cáucaso. La utilizó y popularizó el escritor Rudyard Kipling en su novela *Kim*, publicada en 1901.

Pero también había factores económicos, ya que Rusia necesitaba abastecerse para su industria textil de algodón y los

territorios asiáticos eran unos buenos proveedores de este material, sobre todo Kokand y Bujará.

En aquella situación, los Estados de Asia Central no tenían ninguna posibilidad de éxito, pues no podían resistir a los ejércitos de Rusia, superiores en entrenamiento y preparación aunque contasen con menor número de hombres. Y Egorov pone como ejemplo el hecho de que el 29 de junio de 1865, un destacamento de poco más de mil hombres al mando de general Mijaíl Cherniaiev tomó la ciudad de Tashkent, que estaba defendida por treinta mil hombres, de modo que pronto la ciudad se convirtió en el centro del Turquestán.

Por otra parte, el entonces oficial Kuropatkin, que llegaría a ser ministro de Guerra ruso, describió así la toma de la ciudad de Samarcanda en el Emirato de Bujará, en mayo de 1868, en su libro de memorias *La conquista de Turkmenia*, según señala Boris Egorov:

Estos puñados de nuestros soldados, rodeados y aislados por un enjambre de jinetes bujarianos, habiendo avanzado hasta una posición considerada inexpugnable y ocupada por un enemigo diez veces más fuerte, presentaban un espectáculo extraño. Pero ese es el significado de la fuerza de espíritu y de un coraje para el que nada es imposible.

Otros hechos notables fueron la batalla de los Altos de Zerabulak, el 14 de junio de 1868, o el asedio y asalto al fuerte de Geok Tepe, en enero de 1881. Finalmente con la adhesión voluntaria de las tribus de Merv al Imperio ruso en 1884 y la llegada de las tropas rusas a las fronteras de Afganistán, que estaba bajo la protección británica, se completó la conquista de Asia Central. Ello conllevó la abolición de la esclavitud y las disensiones entre las tribus, aunque no todos los territorios se incorporaron, puesto que siguieron teniendo su independencia el emirato de Bujará y el kanato de Jiva, si bien aceptaron la protección rusa.

Se podría afirmar que el Gran Juego entre los dos imperios finalizó en 1907 con la formación de un bloque entre Rusia, Gran Bretaña y Francia, la Triple Entente.

Dada la situación, el Imperio ruso procuró ganar una salida al mar en el Extremo Oriente, en la costa del Pacífico. Y así, en el reinado de Alejandro II se promovió la colonización de Siberia, obtuvo territorios cedidos por China y en la costa se fundó la ciudad de Vladivostok, puesto de relativa importancia a causa de los hielos y por su situación frente al archipiélago japonés. De igual modo, el imperialismo ruso se extendió sobre Manchuria. Y en 1896 se hizo conceder territorios para establecer ferrocarriles en el país (Vicens Vives, 1969).

Así pues, la conquista rusa de Asia Central tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX. Y aquellas tierras se convirtieron en el Turquestán ruso. La empresa de la conquista rusa del Asia Central le fue encargada a Mijail Dmitrievich Skobelev, denominado por sus soldados el General Blanco por su afición por las casacas y corceles de ese color. Skobelev fue conocido por participar en la conquista de esa parte de Asia y por su participación en la guerra ruso-turca de 1877. También conocida como la guerra de Oriente, tuvo sus orígenes en el objetivo del Imperio ruso de conseguir acceso al mar Mediterráneo y liberar del dominio otomano a los pueblos eslavos de los Balcanes. Y así las naciones balcánicas fueron liberadas por la acción rusa tras casi cuatrocientos años de dominación turca.

1. 2 Los orígenes del Trans-Caspio

La región transcaspiana es una región del Asia Central rusa, situada al oriente del mar Caspio, limitada al norte por la meseta del Ust-Urt, que marca el límite entre el Caspio y el lago Aral; al sur, por cadenas montañosas; al este, por el curso del río Amu-daria. Es una región desértica, de clima continental,

azotada por vientos violentos que levantan espesas nubes de polvo y cambian la disposición de las dunas. Las tres cuartas partes de la región pertenecen al desierto de Karakum ('arenas negras'). La población humana es escasa y se concentra casi totalmente a lo largo de la línea férrea de casi mil quinientos kilómetros, denominada también transcaspiana, que une Krasnovodsk, luego Turkmenbashi, en la orilla oriental del mar Caspio, con Tashkent.

El nombre de la región se explica por el hecho de que la vía más fácil de llegar a esta región de Rusia central era cruzar el Caspio en barco, desde Astrakán o Bakú.

Transcaspia fue conquistada por los rusos en una serie de audaces campañas llevadas a cabo por varios militares, entre ellos el mencionado general Skobelev. Y precisamente la construcción del ferrocarril Trans-Caspio empezó en el año 1879 con la intención de afianzar el control ruso sobre la región y obtener una vía rápida con la frontera de Afganistán.

El ferrocarril Trans-Caspio se construyó como un ferrocarril de vía estrecha, que es un tipo de transporte ferroviario cuyo ancho de vía es inferior al normal del transporte ferroviario y se utiliza para líneas de carácter secundario.

La primera locomotora de vapor rusa se había construido a comienzos de 1830, si bien la primera línea de ferrocarril fue construida en Rusia en 1837, en la ciudad de San Petersburgo; tenía diecisiete kilómetros de largo y conectaba los palacios imperiales en Tsarskoye Selo y Pavlovsk. El ancho de vía era de 1,830 metros. Pero la primera línea ferroviaria principal de Rusia, el tren Moscú-San Petersburgo, se construyó entre 1842 y 1851, con un ancho de vía de 1,524 metros, que se convirtió en el ancho ruso. Ese mismo año 1842, durante el reinado de Nicolás I, se creó el Ministerio de Ferrocarriles con el fin de supervisar su construcción.

Entre los años 1880 y 1890, el ferrocarril Trans-Caspio conectó las provincias de Asia Central del Imperio ruso con el puerto del mar Caspio de Krasnovodsk, posteriormente Turkmenbashi.

En 1881 el Gobierno ruso confió la reducción de la zona al general Skobelev. Frente a Bakú, en la costa este del mar Caspio, se encontraba Krasnovodsk y más al sur, la ciudad de Uzum-Ada, que se convirtió en la base de operaciones bélicas. Allí se reunieron miles de camellos y un ejército de siete mil hombres, y Skobelev avanzó hacia el desierto contra su enemigo. Al mismo tiempo se decidió construir, con la mayor rapidez posible, un ferrocarril desde Uzum-Ada hasta el oasis de Kizil Arvat, ambos lugares separados por una distancia de ciento cuarenta y cinco millas. Los rusos confiaron la dirección de los asuntos al general Annenkoff, ex agregado militar en París y, como él mismo demostró, brillante ingeniero. Skobelev no tenía la intención de esperar hasta que la línea estuviera dispuesta y partió con su ejército con la intención de aniquilar a los turcomanos mucho antes de que la primera locomotora llegara a Kizil Arvat. De hecho, cumplió su palabra, pero el ferrocarril, incluso en sus primeras etapas, fue tan útil que el general se dio cuenta de su importancia y se interesó mucho en su extensión (The Trans-Caspian Railway - Railway Wonders of the World <https://www.railwaywondersoftheworld.com>)

Annenkoff tenía ante sí una tarea difícil, no por los obstáculos físicos como los que se encontraron en la línea Bakú-Batum a través de las montañas, sino por la naturaleza arenosa y cambiante del país a través del cual tenían que pasar los rieles, y por la casi completa ausencia de agua a lo largo de la ruta.

En cuanto a la construcción real de la línea, los trabajadores rusos vivían en trenes compuestos por vagones de dos pisos en los que se hallaban los dormitorios y el comedor, con vehi-

culos especiales adjuntos para actuar como servicios: cocinas, herrerías y oficinas de telégrafos. Los hombres trabajaban en turnos de seis horas y los trenes, que salían dos veces al día desde la base, les proporcionaban lo necesario. Los nativos hicieron los terraplenes; los rusos colocaron las traviesas y los rieles. En circunstancias favorables, la cabeza del ferrocarril avanzó a la asombrosa velocidad de cuatro millas por día.

El agua, o más bien la falta de ella, era un obstáculo grave y fue necesario destilar el agua del Caspio y enviar la porción potable a lo largo de la línea en grandes cubas. Los pozos artesianos resultaron ser un fracaso; pero en las proximidades de las montañas era fácil conducir tuberías desde los arroyos hasta el ferrocarril.

No obstante, los obreros tuvieron otros enemigos con los que enfrentarse: la enfermedad, que tomaba la forma de fiebre maligna, y el exceso de arena. Y para combatir esto último se utilizaron varios medios; por una parte, cerca del Caspio se vertió agua de mar sobre la arena para solidificarla y se extendió arcilla para formar una capa sólida en la parte superior. Donde la arcilla y el agua fallaron, las colinas de arena que flanqueaban la línea se plantaron con la vegetación del desierto. Los ingenieros también erigieron vallas de madera a lo largo de las cumbres de las dunas para detener la arena en movimiento de la misma manera que los ventisqueros eran controlados por empalizadas y plantaciones en las líneas del sur de Rusia. Una obra de ingeniería verdaderamente digna de encomio.

En cuanto al combustible, aunque no había ni madera ni carbón en la zona, la región era uno de los campos petrolíferos más ricos de la tierra, de manera que las locomotoras estaban provistas de un aparato especial de combustión de aceite. (The Trans-Caspian Railway - Railway Wonders of the World <https://www.railwaywondersoftheworld.com>)

Pronto se adaptó la vía a la medida de ancho de vía ruso de 1,52 metros.

El ferrocarril llegó a Samarcanda por Bujará en 1888 y luego, en 1898, fue extendido hasta Tashkent y Andiján. El puente permanente sobre el Amu-Daria se completó en 1901; hasta entonces, el tren iba sobre puentes de madera. La unión entre Tashkent y el resto de ferrocarriles rusos, por Oremburgo, finalizó en 1906, y es conocido como el ferrocarril Trans-Aral o ferrocarril de Tashkent.

Durante la revolución rusa, el ferrocarril fue el medio de comunicación más importante de la zona, y pronto sus trabajadores se convirtieron en activistas clave en la misma. Treinta y cinco trabajadores formaron el soviet de Tashkent en 1917. En consecuencia, tanto el ferrocarril como los trabajadores jugaron un papel importante en la guerra civil rusa desde 1918 hasta 1921. Habría que añadir que las tropas del ejército indio británico, como parte de la ayuda que recibió el Ejército Blanco de Rusia, brazo militar del Movimiento Blanco, participaron en batallas a lo largo de la vía férrea.

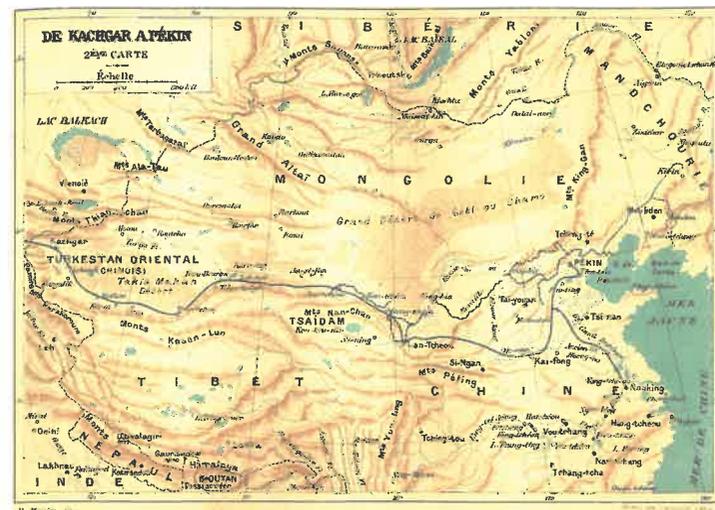
1. 3 El ferrocarril de la Ruta de la Seda

El ferrocarril siguió en parte la senda de la Ruta de la Seda en la parte occidental de Asia Central. Es conocido que la Ruta de la Seda fue una vía comercial que se organizó desde el siglo I a. C. En el año 141 a. C. subió al trono el emperador Wu, uno de los más importantes emperadores del Imperio Chino, el cual emprendió importantes reformas e inició una de las mayores expansiones territoriales en la historia de China (Palomo Garrido <https://archivoshistoria.com> > *Historia Antigua*).

Bajo su gobierno se inició una gran expansión hacia Occidente con dos importantes objetivos: uno militar y otro comercial. Por una parte, el Imperio chino sufría las incursiones

de las tribus de las estepas en el norte y en el noroeste; por ello, planeó el emperador una ofensiva militar contra aquellos pueblos. Por otra parte, el Gobierno chino estaba interesado en abrir esa ruta comercial con garantía de cierta seguridad, puesto que los beneficios para el Imperio podrían ser cuantiosos. China podría exportar artesanías, armas y artículos de lujo como la seda a Occidente. Y también podría a su vez importar materias primas y caballos para uso militar. Pero antes de iniciar aquella campaña militar contra los bárbaros, el emperador decidió enviar una misión diplomática a Occidente. La pequeña expedición de unos cien hombres estuvo liderada por un oficial llamado Zhang Qian, quien protagonizó un legendario viaje. Así pues, la Ruta de la Seda fue la red de rutas comerciales más extendida por el continente asiático y fue transitada por los mercaderes desde el siglo I a. C. Las rutas comerciales conectaron China con Asia Central, India, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África.

Nos detendremos a continuación en la ruta que siguió el ferrocarril.



Utilizamos las ilustraciones incluidas en la edición de Pierre Jules Hetzel sobre Claudius Bombarnac. Fueron realizadas por Léon Benett que fue un pintor e ilustrador francés que destacó en retratar países exóticos, basándose en su experiencia de empleado del gobierno, lo que le permitió visitar Argelia, Cochín, Martinica y Nueva Caledonia. Los cuadernos traídos de sus viajes le sirvieron en su trabajos de ilustrador. Es conocido por ilustrar muchas de las novelas de Julio Verne de la editorial Hetzel.

Como ya hemos mencionado, comienza en la costa oriental del mar Caspio. El ferrocarril parte de Turkmenbashi, que es una ciudad y puerto situada en la península y el golfo del mismo nombre. Originalmente la ciudad fue un fuerte fundado por el Imperio ruso en 1869, en su avance por Asia Central, de ahí que anteriormente fuese llamada en ruso Krasnovodsk, y sirvió como base de operaciones contra los estados de la región y los grupos de tribus nómadas o seminómadas. Es la principal conexión marítima de Asia Central con Europa y el extremo occidental del ferrocarril Transcaspio, lo que la convierte en un importante nexo de transporte.

Ya en 1905 existía un transbordador de trenes que cruzaba el mar Caspio desde Bakú, uno de los mayores centros petro-

leros del mundo, a Turkmenbashi. El Gobierno zarista, que controlaba los pozos de petróleo, en 1872 comenzó la explotación de los yacimientos. Durante este periodo se inauguraron en Bakú las representaciones de empresas inglesas, francesas, belgas, alemanas y americanas. Las más famosas pertenecieron a los Nobel y a los Rothschild. A principios del siglo xx, la mitad del petróleo del mundo se producía en Bakú y junto con la industria petrolera empezaron a desarrollarse otras ramas de la economía.

El ferrocarril se dirige hacia el sudeste, a lo largo del límite del desierto de Karakum; atraviesa Asjabad, que es la capital y principal ciudad de Turkmenistán y que se encuentra situada en un oasis, cerca del emplazamiento original de Nisa, la antigua capital de los partos y de las ruinas de la ciudad de Konjikala en la Ruta de la Seda, que fue destruida por los mongoles. En 1869, el ejército ruso construyó una fortaleza sobre una colina cercana a la aldea, y la presencia militar, unida a la seguridad derivada de esta, atrajo a numerosos mercaderes y artesanos a la zona. La región fue anexionada en 1884 por Rusia, que decidió desarrollarla como núcleo comercial debido a su proximidad con el territorio de Persia, entonces bajo influencia británica. En aquella época, se la consideraba una ciudad moderna y elegante, con muchas tiendas, hoteles y edificios de estilo europeo. En 1917, tras establecerse el control soviético, la ciudad fue renombrada como Poltoratsk, en honor del revolucionario local Pavel Poltoratski. El nombre Asjabad fue restablecido en 1927. A partir de este momento, la ciudad experimentó un rápido crecimiento. En 1991, con la proclamación de la independencia de Turkmenistán, se convirtió en la capital nacional del nuevo estado.

El ferrocarril desde Asjabad continúa en dirección sudeste, rodeando las estribaciones del Kopet Dag para llegar a la ciudad oasis de Tejen. En Tejen se conecta en la actualidad a un

ferrocarril que llega a la frontera iraní en Sarajs, para adentrarse en Irán. Desde Tejen, la ruta principal del ferrocarril Trans-Caspio se dirige al noreste, transcurriendo por Mary, ciudad que ha recibido diversos nombres, tales como Merv, Meru y Margiana. Durante un breve periodo del siglo xii, sobrepasó a Constantinopla en población al alcanzar los doscientos mil habitantes. La ciudad actual fue fundada en 1884 como centro militar y administrativo ruso. Fue desarrollada por la Unión Soviética como centro para la producción del algodón.

El puente permanente sobre el río Amu-Daria, antiguamente llamado Pamir y Oxus por los griegos, no fue completado hasta 1901.

Entrando en suelo de Uzbekistán, el tren atraviesa la ciudad de Bujará, una ciudad con casi cuatrocientos mil habitantes. Capital de la provincia homónima, es junto con Samarcanda una de las ciudades históricas de la cultura uzbeka. Además Bujará ha sido tradicionalmente el principal centro de cultura islámica después de La Meca.

Desde Bujará sigue el ferrocarril hasta Samarcanda, que es la segunda ciudad de Uzbekistán después de Tashkent, tanto en población como en importancia industrial. Dada su ubicación en la Ruta de la Seda, Samarcanda prosperó y llegó a ser una de las ciudades más grandes de Asia Central. El periodo timúrida, entre los siglos xiv y xv, fue el más relevante para la ciudad y así en 1370, Tamerlán decidió hacer de Samarcanda capital de su imperio, que se extendía desde India hasta Turquía. Durante varios años construyó una nueva ciudad y adquirió fama de sabio y generoso. Un siglo después de los viajes de Marco Polo por la Ruta de la Seda, el embajador del rey castellano Enrique III, Ruy González de Clavijo, llegó a la ciudad en 1404 con la intención de crear una alianza con Tamerlán para guerrear contra los turcos, pero la prematura muerte de este último frustró estas intenciones; aun así, todas

estas experiencias fueron relatadas por González de Clavijo en el libro *Embajada a Tamorlán*. La ciudad pasó a manos rusas después de que la ciudadela fuera tomada por el coronel Abramoff en 1868. Poco después, la pequeña guarnición rusa de quinientos hombres fue sitiada. El asalto fue dirigido por Abdul Malik Tura, el hijo mayor del Emir de Bujará, el cual fue derrotado y sufrió grandes pérdidas. Ascendido a general, Abramoff se convirtió en el primer gobernador del distrito militar con Samarcanda como centro administrativo. La parte rusa de la ciudad empezó a construirse a partir de esta fecha, principalmente al oeste de la ciudad vieja. La ciudad se convirtió después en la capital de la región de Samarcanda en el Turquestán ruso y creció en importancia, sobre todo cuando el ferrocarril Trans-Caspio llegó a la ciudad en 1888.

El ferrocarril cruza después el Sir Daria, el Oresartes o Yaxartes de las fuentes clásicas griegas y romanas. Se desvía luego hacia el valle de Fergana y la línea principal se prolonga hasta Tashkent, la capital de Uzbekistán, un paso importante en la Ruta de la Seda. A pesar de no tener el valor histórico de otras ciudades uzbekas, como Samarcanda o Bujará, Tashkent es el principal centro económico y cultural de Uzbekistán. En ella se encuentran las principales empresas e instituciones académicas del país.

Ya hemos mencionado como en junio de 1865 los rusos realizaron un atrevido ataque nocturno contra la ciudad amurallada. A pesar de la fuerte defensa de sus habitantes, los rusos capturaron la ciudad después de intensos combates y con la pérdida de muy pocos hombres en comparación con varios miles de muertos entre los defensores de la misma. Cherniaiev, apodado el León de Tashkent, se ganó a la población, se nombró él mismo gobernador militar y recomendó al zar Alejandro II que la ciudad se convirtiera en un kanato independiente bajo protección rusa. El zar recompensó generosa-

mente a Cherniaiev y sus hombres, pero consideró al general muy impulsivo y lo reemplazó por el general Konstantin von Kaufmann. Lejos de obtener la independencia, Tashkent se convirtió en la capital del nuevo territorio del Turquestán ruso y además en un centro de espionaje en la rivalidad del Gran Juego entre Rusia y el Reino Unido sobre Asia Central. El ferrocarril Trans-Caspio llegó en 1889 y los trabajadores ferroviarios que lo construyeron también se asentaron en Tashkent, trayendo consigo las semillas de la Revolución bolchevique, como ya hemos mencionado.

En Tashkent, el ferrocarril Trans-Aral conecta a la línea del Transcaspiano con Arys en Kazajistán, lugar de origen del ferrocarril Turquestán-Siberia.

Así pues, el ferrocarril llegó a Samarcanda vía Bujará en 1888, para, en 1898, ser extendido hasta Tashkent y Andiján.

La unión entre Tashkent y el resto de los ferrocarriles rusos, por Oremburgo se completó en 1906, y es conocido como el ferrocarril Trans-Aral o ferrocarril de Tashkent. Oremburgo está ubicada al sur de Rusia, cerca de mil quinientos kilómetros al sudeste de Moscú, y es una ciudad transcontinental, ya que está situada sobre ambas riberas del río Ural, y marca la división entre Europa y Asia. En 1734 el Imperio ruso comenzó a planificar la construcción de una ciudad-fortaleza en la frontera oriental del país, en la región de los Urales del sur. Durante el siglo XVIII hubo otras tentativas de fundar ciudades hasta que un tercer Oremburgo fue establecido con éxito en 1743 en su actual emplazamiento, lugar que llegaría a ser el centro de los Cosacos de Oremburgo. Después de la incorporación del Asia Central al Imperio ruso, Oremburgo se convirtió en centro de comercio y en un prominente nudo ferroviario en la ruta a las nuevas posesiones en el Asia Central y en Siberia.

Oremburgo es el punto de partida del ferrocarril Trans-Aral. El ferrocarril de ancho de vía ruso (1,52 metros), tam-

bién conocido como ferrocarril de Tashkent, fue construido en 1906 y era el único medio ferroviario que conectaba la Rusia de la parte europea con Asia Central.

Las obras de construcción se iniciaron en otoño de 1900, aunque ya existían planos para construir la línea Oremburgo Tashkent en 1874. El ferrocarril fue construido al mismo tiempo desde los dos extremos hasta que se llegó a la unión; así se unió la red existente de ferrocarriles rusos y europeos al ferrocarril Trans-Caspio.

En Kachgar ya nos encontramos en territorio chino, si bien el gran Transasiático sigue el trazado ruso propuesto en 1874 desde Tashkent hasta Shangai.

2. Los *Viajes extraordinarios* de Julio Verne

En el año 1892, se establecía la alianza franco-rusa, una alianza militar entre la Tercera República Francesa y el Imperio ruso que se mantuvo en vigor desde 1892 hasta 1917, año de la Revolución rusa. La alianza puso fin al aislamiento diplomático de Francia, fruto de la política diplomática del canciller alemán Bismarck. Para el Imperio ruso significó un aliado frente al Imperio austrohúngaro y los intereses coloniales británicos. Francia seguirá siendo el principal aliado de Rusia hasta 1917 desde el punto de vista económico, financiero y militar.

A partir de ese año, la isla Ellis empezaba a admitir inmigrantes a los Estados Unidos. En Irán, el sah cancelaba la concesión del monopolio sobre el tabaco al británico Talbot; el físico Hendrik Antoon Lorentz publicaba *La teoría electromagnética de Maxwell y su aplicación a los cuerpos en movimiento*, Henri Poincaré hacía investigaciones en *Termodinámica* y se estrenaba el *Cascanueces* de Chaikovski en el Teatro Mariinski de San Petersburgo.

Ese año 1892 aparecía publicada *Claudius Bombarnac*, novela del escritor francés Jules Verne.

Jules Verne, escritor célebre por sus novelas de aventuras, había nacido en Nantes en 1828 en una familia burguesa; estudió, para continuar los pasos de su padre, la carrera de abogado, pero muy joven decidió abandonar ese camino para dedicarse a la literatura. Su colaboración con el editor Pierre-Jules Hetzel dio como fruto la creación de los *Viajes extraordinarios*, una popular serie de novelas de aventuras muy documentadas, y en cierto modo de anticipación, entre las que se incluye *Claudius Bombarnac*.

Los *Viajes extraordinarios*, que comenzó con la publicación de *Cinco semanas en globo* en 1863 y culminó con *La impresionante aventura de la misión Barsac* en 1918, son definidos por Michel Serres (1974) como un viaje en el espacio (terrestre, aéreo, marítimo, cósmico) o en el tiempo (pasado, presente, porvenir), un recorrido de un punto dado a otro deseado; en segundo lugar, es un viaje enciclopédico: la odisea es circular, recorre el ciclo de la sabiduría; por último, es un viaje iniciático. Se entiende por viaje iniciático una historia, una experiencia, en la que un individuo se encuentra en situaciones adversas que harán que su personalidad cambie, después de haber tomado conciencia de sí mismo, de la realidad externa o de poseer una misión; como resultado de ello puede modificar su carácter, su espíritu para lograr una mejora en su persona, después de lograr superar una serie de situaciones difíciles.

Escribe Hetzel en la nota introductoria del primer tomo de *Las aventuras del capitán Hatteras* (2012) que, en el momento de concebir el título de la colección, pensó que los *Viajes extraordinarios* por los mundos conocidos y desconocidos tienen la finalidad de resumir todos los conocimientos geográficos, geológicos, físicos y astronómicos acumulados por la ciencia moderna y rehacer, bajo la atractiva forma que le es propia, la

historia del universo. El proyecto de los *Viajes extraordinarios* era el de formar el espíritu científico tanto en el lector como en el protagonista juvenil, y fueron planteados por Hetzel como la aplicación práctica de la ciencia y una herramienta fundamental en la enseñanza de la educación francesa.

Los *Viajes extraordinarios* suelen dividirse en tres periodos o etapas: una primera entre los años 1862 y 1880, la segunda etapa abarcaría desde 1880 hasta 1905, el año en que fallece Jules Verne, y una tercera etapa será la etapa póstuma, en que las obras de Verne fueron alteradas por su hijo Michel Verne y se publicaron más tarde. A estas etapas corresponderían aproximadamente desde *Cinco semanas en globo* hasta *Los quinientos millones de la Begún*, desde esta última hasta *La invasión del mar* y de esta última hasta *La impresionante aventura de la misión Barsac*.

La primera etapa la podríamos caracterizar por ciertas tendencias románticas. Sus personajes son auténticos exploradores y descubridores. Los científicos e ingenieros son hombres llenos de bondad, algo carismáticos e idealistas. Las máquinas que aparecen en esta primera parte no amenazan al hombre ni a la naturaleza, emulan a la naturaleza y la intentan perfeccionar. Son artefactos que facilitan al hombre sus actividades, haciéndole más cómoda su existencia. En definitiva, es una primera parte caracterizada por ser un canto al progreso y al futuro de felicidad del hombre.

La segunda etapa presenta unos rasgos más pesimistas. En ella se refleja la formación de los imperialismos, la carrera de las potencias por las colonias, la fusión del capital industrial con el financiero y la consiguiente formación de los grandes monopolios. El científico, por su parte, se introduce dentro de la producción industrial convirtiéndose en su propio empresario, lo cual redundará en un mayor impulso de la ciencia y la técnica, pero la ciencia se aplica a la guerra en ocasiones y

aparece el sentimiento de responsabilidad social del científico. Todo este pesimismo que Verne siente ante la realidad de ese progreso del que tanto esperaba le llevará a adoptar una postura más individualista. La tercera etapa sigue esta tendencia ideológica, quizá aumentada por la influencia de su hijo Michel Verne.

Los temas en las obras de Julio Verne son numerosos y muy variados. Pero los más destacados son, sin duda, el viaje, la utopía, la ciencia y el progreso además del mar. Nos detendremos brevemente en ello.

El viaje

Según Michel Serres, «Los *Viajes extraordinarios* fueron en la juventud de algunas generaciones lo que debió ser la *Odisea* para la juventud griega» (Serres, 1974: 13). Ya sea viaje de descubrimiento o viaje de placer, el viaje sirve siempre de trama a la novela de Verne y así, el personaje verniano se caracteriza por un deseo de recorrer la tierra, de conocer los lugares inexplorados, de llegar hasta los confines del mundo (Compère, 1996). Ese deseo y ese placer lo compartía el escritor, el cual, a partir de 1875, comenzó a perfilar una perspectiva para su obra. Prueba de ello fue la carta enviada, en octubre de 1888, a Louis Jules Hetzel en la que anotaba todas las novelas aparecidas y las estructuraba por países y continentes; en ella añadía esta frase: «La finalidad del autor de *Viajes extraordinarios* es pintar el mundo entero bajo la forma de novela geográfica y científica» (Verne, 2004).

El viajero verniano sigue las huellas de sus predecesores: una persona imaginaria (*Viaje al centro de la tierra*) o un héroe de una novela anteriormente escrita (*La esfinge de los hielos*). Viajar es seguir los pasos de los exploradores o de los escritores que han trazado el camino; pero el viaje no es nunca lineal, sino lleno de líneas curvas, es decir, de todo lo que desvía al viajero de su meta. Constituye así un hilo de Ariadna, de lazos,

nombres, cifras, que hacen que leer y viajar no sean más que una sola cosa (Serres, 1974: 14).

El viaje puede tener en la obra de Verne diferentes aspectos, de modo que nos encontraremos con viajes geográficos, científicos, iniciáticos y de placer.

El viaje geográfico

Son sobre todo las primeras novelas las que representan esta categoría, si bien el escritor no se limita en ellas a la estructuración del globo terráqueo a nivel de la naturaleza, sino también según la historia; y así, las relaciones entre los países pueden igualmente cambiar el contorno de los Estados (es el caso de la venta de Alaska a los americanos por los rusos en *César Cascabel*). De ese modo, el escritor pone de manifiesto que la faz del mundo cambia tanto a causa de las fuerzas telúricas como por la voluntad de las naciones.

El viaje científico

El viaje científico, derivado del viaje geográfico, difiere en algunos aspectos de este, puesto que el tema ya no es el descubrimiento de continentes conocidos o poco conocidos, sino el de un mundo real que no ha sido percibido más que por la ciencia libresca (*Veinte mil leguas de viaje submarino, Viaje al centro de la tierra...*).

El viaje iniciático

La iniciación está en el corazón de la obra de Verne, pero el tema ha tardado en ser analizado y estudiado debido a que cierta parte de la crítica ha relegado a Verne a un lugar secundario (Chesneaux, 1967). En 1949, Michel Butor y Michel Carrouges abordaron por vez primera el problema. Algo después, la crítica estructuralista confirmó la presencia de un escenario iniciático y así, Michel Serres afirmó que la única ciencia en la que se puede reconocer que Verne es un maestro es en la mitología (Serres, 1969: 10).

En 1973, la tesis de Simone Vierne (1973) definió la iniciación en la obra verniana dividiéndola en tres secciones: la iniciación de primer grado (modelo: *Viaje al centro de la Tierra*), de segundo grado o iniciación heroica (modelo: *Miguel Strogoff*) y la iniciación superior (modelo: *La isla misteriosa*). Además todas las novelas y novelas cortas de Jules Verne utilizan en diferentes grados el tema de la iniciación, como es el caso de *Claudius Bombarnac*.

En la primera categoría de la iniciación Simone Vierne incluye el viaje de exploración y misión (*Viaje al centro de la Tierra, Los hijos del capitán Grant...*). Esa búsqueda del pasado puede convertirse en una introspección sobre uno mismo. De igual modo, el tema del río, conductor de la misión, de la búsqueda, es importante en la obra verniana (*La jangada*). Simone Vierne incluye en esta categoría las novelas de formación, las que hacen referencia a los personajes que asumen ellos mismos su iniciación, que se forjan su propia vida; son novelas de aprendizaje (*Un capitán de quince años*). La persecución de la felicidad entraría en esta categoría (*El rayo verde*).

En el viaje de iniciación heroica, el héroe no está investido de una misión, sino de un deber de lucha. Este enfrentamiento permite a Verne diferentes aproximaciones. Ejemplo de ello, *Michel Strogoff*, entre otras.

El último tipo de novela iniciática consiste en lo que Simone Vierne denomina viaje de iniciación superior; en él se profundiza en los personajes que persiguen una misión en la que se manifiestan la revelación y el contacto con lo sagrado (Vierne, 1973: 58). Estas novelas se alejan del viaje y se concentran en un lugar desconocido, con mucha frecuencia una isla, en la que los héroes intentan sobrevivir de una manera prosaica y conviven con un enigma que los supera (*La isla misteriosa*).

A fines de la década de 1890, Verne se da cuenta de que apenas queda *terrae incognitae*. Los grandes viajes de los descu-

brimientos comienzan a pertenecer al pasado. De manera que va a recurrir a referirse a los viajes de placer, lo que en aquella época comienzan a ser viajes organizados (*La isla de hélíce*). Hay que tener en cuenta que en 1841 Thomas Cook había creado la primera agencia de viajes.

La utopía

El segundo tema sería el de la utopía, el cual encuentra su desarrollo máximo en la novela *Los quinientos millones de la Begum*, publicada en 1879; en ella aparecen en escena una utopía y una distopía a través de la descripción de dos ciudades construidas según unos principios muy diferentes, una por un francés y la otra por un alemán, los cuales heredan una colosal fortuna de una Begum millonaria.

La ciencia

Lo cierto es que los conocimientos de ciencia de Verne se mantienen por debajo de la ciencia de su época. Y así, las máquinas de Verne tienen más de maquetas de Leonardo de Vinci que de realizaciones industriales del siglo XIX. Y ello es debido a que la formación de Verne era estrictamente literaria y de ninguna manera científica (Boia, 2005). En Verne, la máquina tiene una doble naturaleza: una técnica, verosímil y lógica, y una creación imaginaria (Noiray, 1982). Las máquinas de sus obras no están concebidas más que para el viaje de sus inventores y sirven para asegurar el desplazamiento de su inventor a través del mundo y del espacio-tiempo. Pero la máquina posee un papel determinante para la exploración del texto verniano. Ella se sitúa en la interferencia del hombre y el cosmos. Uno de los aspectos más curiosos de las máquinas o ingenios vernianos se encuentra en el hecho de la ósmosis completa entre el creador y la criatura.

A pesar de todo, la ciencia no es privilegio de las novelas técnicas del autor. Está omnipresente en toda su obra. Pero

no se trata de ciencia, sino de ciencias. Y así, la geografía, la astronomía, la cartología o la geodesia son motores esenciales de los *Viajes extraordinarios*. Ellas participan en la acción y con frecuencia en la conclusión de las novelas. Pero la geografía es sin duda la ciencia más apreciada de Verne. El mapa geográfico es uno de los temas más importantes de la obra del escritor. Es un objeto real, pero también un objeto poético puesto que representa la naturaleza. Verne llega incluso a representar en algunas novelas el itinerario seguido por los personajes (Compère, 1977: 75). Y es así porque la naturaleza es, en el escritor, una reserva inagotable de la actividad humana.

Por otra parte, las ciencias naturales ocupan un lugar importante en su obra. A través de los diferentes viajes son descritas la fauna, la flora y la mineralogía del lugar donde se sitúa la acción. La fauna juega evidentemente un papel primordial en las novelas, pues los héroes se encuentran con frecuencia frente a peligros de una naturaleza que descubren (*Cinco semanas en globo, Los hijos del capitán Grant...*).

El progreso

En cuanto al progreso, en su primera etapa, los *Viajes extraordinarios* difundieron una filosofía sansimoniana, de «optimismo ingenuo» ante el progreso. El universo verniano es un universo en expansión en el que los descubrimientos aún no realizados lo serán mañana. Siendo el progreso la matriz inicial del globo terrestre y de la naturaleza, el sabio y el ingeniero se convierten en las figuras emblemáticas de su obra. Pero Chesneaux piensa que hacia 1878-79 la opción cambia a partir de los *Quinientos millones de la Begum*. Sin embargo, ya en sus primeras obras se vislumbra cierto pesimismo. Es evidente en sus *Viajes* que el sabio y el inventor se hacen cada vez menos presentes, ya que sus invenciones pueden caer en manos poco recomendables como las de algunos gobiernos.

El mar

Se podría afirmar que Verne leyó sobre el mar y sobre todo vivió el mar en sus diferentes viajes. Y el mar puede poseer diferentes aspectos: puede ser fuente de alimentación y provisión, como es el caso del capitán Nemo y sus hombres; también es en muchas otras novelas, como en *Un capitán de quince años*, el medio de iniciación. El mar es igualmente el escenario de sangrientas batallas (*El archipiélago en fuego, Norte contra sur...*) pero también es ambivalente, ya que puede conducir a buen puerto, como en el caso de *Los hijos del capitán Grant*, o llevar al error y la equivocación y hacer tomar un continente por otro (*Un capitán de quince años*).

En lo que respecta a los navíos, Verne demuestra un perfecto conocimiento del vocabulario marino, lo que permite al escritor relatar con un atractivo realismo las maniobras a bordo. El escritor estuvo siempre fascinado por los navíos y son estos en su obra símbolo de la partida y, por lo tanto, de la búsqueda de algo...

Pero en nuestro caso será el ferrocarril el medio de transporte elegido.

3. Claudius Bombarnac, un reportero en la estepa

Claudius Bombarnac, o en su traducción española *A través de la estepa*, apareció en *Le Soleil* desde el 10 de octubre (número 284) al 7 de diciembre de 1892 (número 342), y, como libro, en una versión doble junto a la novela *El castillo de los Cárpatos* el 21 de noviembre de ese mismo año.

El argumento podría resumirse de la siguiente manera: un reportero de nombre Claudius Bombarnac recorre la estepa asiática con destino a Pekín. Bombarnac ha sido enviado por el periódico *El siglo XX* a hacer el viaje de Tiflis a Pekín con

la intención de que envíe sus impresiones del viaje. Primero atraviesa en barco el mar Caspio, para continuar su viaje en tren. Durante este, va anotando en su libreta los detalles de lo que les ocurre a diversos personajes. A lo largo de viaje, se suceden una serie de aventuras centradas en torno a dos hechos que le sorprenden: la existencia de un vagón que dicen que contiene un féretro y es inaccesible para los pasajeros, y el descubrimiento de una caja misteriosa entre los equipajes con alguien en su interior. Después de acontecidas las aventuras, todo se resuelve en un final feliz con el que Claudius finaliza su relato.

Pero si analizamos el texto con más detenimiento, observaremos cómo se articula el relato en núcleos de interés geográfico, a la par que temático, que hacen avanzar la acción narrativa.

Tiflis: el punto de partida y el motivo del viaje

(Capítulo I)

El protagonista, que cuenta en primera persona el relato al que titula «Notas de un reportero», recibe un telegrama enviado desde su revista, denominada *El siglo XX*, nada más llegar a Tiflis. En él le dicen que tiene que coger el ferrocarril Transasiático en Uzum-Ada, en el litoral este del mar Caspio. Y él, que pensaba permanecer tres semanas en Tiflis, no tiene más remedio que aceptar las órdenes recibidas muy a su pesar.

En aquella época, los ferrocarriles rusos estaban unidos a la línea georgiana Poti-Tiflis-Bakú. El reportero confiesa que se había preparado muy bien para hablar de la región transcaucásica y ofrece al lector toda una serie de detalles sobre la indumentaria de los habitantes de Georgia, los medios de transporte o los modos de medir las distancias. Pero, aunque le resulte difícil aceptar el encargo de su revista, se dirige a la estación de Tiflis.